3 1761 07885626 7

HF
3699
M6B6

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/lacompagniedemo00bonn

LA COMPAGNIE
DE
MOZAMBIQUE

SA CONCESSION, SON ADMINISTRATION
SES RESULTATS (1898)

(AVEC DEUX CARTES)

PAR

P. DE BONNEFONT DE VARINAY

Ancien Directeur des Chemins de Fer et du Port de la Réunion
Chevalier de la légion d'Honneur
Ex-Inspecteur général de la Compagnie de Mozambique

LISBOA
RUA NOVA DO ALMADA
1899

AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR
17, Rue Jacob, PARIS

LA
COMPAGNIE DE MOZAMBIQUE

Droits de traduction et de reproduction réservés pour tous les pays, y compris la Hollande, la Suède et la Norvège.

LA COMPAGNIE
DE
MOZAMBIQUE

SA CONCESSION, SON ADMINISTRATION
SES RESULTATS (1898)

(AVEC DEUX CARTES)

PAR

P. DE BONNEFONT DE VARINAY

Ancien Directeur des Chemins de Fer et du Port de la Réunion
Chevalier de la légion d'Honneur
Ex-Inspecteur général de la Compagnie de Mozambique

LISBOA
RUA NOVA DO ALMADA
1899

NOV 2

HF
2699
M6B6

CHAPITRE Ier

I. Origine de la Compagnie

Ancienne Compagnie de Mozambique (mars 1888) — Circonstances politiques qui ont amené sa transformation. — Constitution de la Compagnie actuelle à charte (Decrets de 11 Fevrier et 30 Juillet 1891).

Une première Compagnie de Mozambique avait été créée en 1888, au Portugal, dans le but d'acquérir des concessions, notamment des droits miniers, dans le bassin des Rivières *Pungue* et *Busi*, dans l'Afrique orientale Portugaise, depuis le Plateau de *Manica* jusqu'à la côte de *Sofala*. Cette compagnie avait d'abord occupé *Beira* à l'embouchoure du Pungue, et Macequece, a l'intérieur, à 300 kilomètres de la mer, tout près d'un ancien fortin portugais, au centre du Manica, dans la vallée du *Revuè*, où la présence de filons auri-

fères avait été signalée. En 1890, les agents de la Compagnie, poussant au Nord-Ouest de ce dernier point, s'étaient établis au «Kraal» (village) du «Regulus» *Mutassa*, dont le, Portugal revendiquait le territoire, sous pretexte que Mutassa était vassal du «Regulus» *Gungunhana*, roi de Gaza, qui avait reconnu la suzeraineté du Portugal depuis 1885. A ce moment une expédition, organisée par la «British South Africa Compagnie» (Chartered Rhodesia) était partie de la Rivière *Maclousie*, à la frontière nord du Transvaal, pour aller prendre possession des territoires du *Mashonaland* concédès par l'Angleterre à cette Compagnie. Après avoir remonté vers le nord et jeté les bases de la future capitale de la concession, «Salisbury», elle s'était ensuite dirigée vers l'Est, du coté des territoires portugais, et elle arrivait également au *Kraal* de *Mutassa*. Là le chef de l'expédition signait avec le Regulus, un traité de protection, affirmant que celui-ci était libre de tout engagement vis-à-vis toute autre puissance, après quoi, muni de ce document, il enjoignait aux Portugais de se retirer, et, sur leur refus, les expulsait de vive force. Cet incident amena, entre le Portugal et l'Angleterre, des démélés

qui se terminèrent par l'accord du 11 Juin 1891. L'Angleterre reconnaissait les droits du Portugal, mais elle imposait, pour relier la frontière anglo-portugaise du Manica avec le Port de Beira, la construction d'un chemin de fer passant par «Macequece», qui devait être terminé dans en délai improrogeable de 4 années, et le gouvernement portugais, pour l'accomplissement de cette clause, s'adressait a la Compagnie de Mozambique à laquelle il accordait une charte lui concèdant, pendant 25 ans, l'administration et l'exploitation des territoires compris entre le *Zambèze* et le *Sabì*, de la côte de Mozambique à la frontière entre les possessions anglaises et portugaises, à delimiter ultérieurement. La Compagnie devait porter son capital à 25 millíons de francs (4:500 contos de réis) en actions de 25 francs (4$500 reis).

C'est cette transformation de la Compagnie de 1888 qui donna naissance, en 1891, à la Compagnie actuelle de Mozambique.

Constitution de la Compagnie

Conformément à sa charte de 1891, la nouvelle Compagnie se constitua au capital nominal de 25 millions, dont 11 millions furent

souscrits au début. Elle acheta à la Compagnie précedente, son privilège, pour une somme de 4.662819,f. 29, qui figure à l'actif de son bilan, sous la rubrique. «Proprietés et droits acquis». Pour la construction du chemin de fer elle traita avec une Societé qui, sous le nom de Compagnie du Beira-Railway, se chargea, moyennant certains avantages, d'accomplir cette obligation de la charte.

Enfin en 1897, un nouveau Decret, qui apporta peu de modifications à cette charte, vint prolonger la durée de la concession qui, de 25, fut portée à 50 ans.

Utilité et But de la Compagnie

Ainsi apparaissent nettement la raison d'être et le but de cette Compagnie. Le Portugal revendique des droits et une autorité traditionnels sur certains territoires de la Côte Est d'Afrique dont l'interêt vient tout à coup d'entrer dans une période d'actualité qui a suscité des convoitises. Cette Puissance risque d'être dépossédée, *expropriée pour cause d'utilité internationale,* suivant le mot de M.r Cecil Rhodes, si elle n'effectue pas une occupation sérieuse. On suppose bien que cette occupation pourrait donner lieu à une mise en

valeur profitable, mais le Portugal manque de capitaux. On crée donc une Compagnie à laquelle on cède, en échange de l'obligation d'accomplir certaines conditions imposées, les benéfices éventuels de cette mise en valeur pendant une période déterminée; cette Compagnie fournira les capitaux, et elle n'aura pas de peine à les trouver, parce qu'elle aura pour les rémunérer une immense étendue de sol vierge, necessairement fertile, sous une latitude favorable aux riches cultures tropicales, d'importants districts aurifères, comme le Manica, et une situation géographique privilégiée pour la création d'un Port, le plus rapproché des vastes territoires de l'Afrique Centrale, que l'occupation par la «British South Africa Compagnie» va faire rapidement entrer dans la période d'utilisation — Ainsi l'utilité de la Compagnie est de maintenir en possession du Portugal la partie de son domaine colonial qne cette puissance lui a momentanément cédée; son but est de trouver des capitaux, et de tirer parti de sa concession dans les conditions les plus profitables pour les rémunérer. Utilité politique du Portugal, interêt financier des actionnaires, telle est la double charge qui incombe à la Compagnie de Mozambique.

Dans ces conditions deux questions primordiales se posent : La valeur de la concession est elle suffisante pour le profit attendu? les voies et moyens prescrits, ou laissés à la disposition de la Compagnie par sa charte, sont ils en harmonie avec son but?

C'est ce que nous avons d'abord à étudier.

II. Valeur éventuelle de la concession

1er Concession territoriale. — 2.e Les mines. — 3.e Le Port de Beira. Etat de ces trois branches de produits éventuels au moment de la prise de possession de la Compagnie.

Comme nous l'avons vu, la Compagnie possède trois grandes sources possibles de profit, d'une attraction et d'une valeur diverses.

1.° Sa concession territoriale.

2.° Les mines.

3.° Beira, c'est à dire le Port appelé à desservir, par la voie la plus rapprochée de la mer, le trafic de la région Centrale Sud Africaine, ou Rhodésia.

1.° Concession territoriale

Elle comprend l'administration et l'exploitation des territoires entre Zambèze et Sabi,

depuis le canal de Mozambique jusqu'à la frontière intérieure anglo-portugaise, qui suit à peu près les crêtes de la grande Ceinture montagneuse entourant l'immense plateau central de l'Afrique du Sud, soit une superficie de 150000 kilomètres carrés, environ. Cette étendue peut être divisée en trois zônes, d'aspect, de climat, et de valeur, variables. La zône littorale, sensiblement plate, de nature sablonneuse, parsemée de rares bouquets d'arbres d'essences inférieures, inondée de Décembre à Avril, sur le parcours des rivières, soumise à la température tropicale qui atteint une moyenne de 30 à 35 degrés centigrades pendant la saison chaude, dépasse rarement 38.°, et s'abaisse un peu, aussitôt après les grandes pluies. Cette zône présente une insalubrité moyenne, un peu atténuée sur certains points, au bord de la mer, se manifestant chez l'Européen par du paludisme et de la dyssenterie — Au point de vue agricole, cette région basse et chaude est susceptible de donner de la canne à sucre, et sans doute aussi un certain nombre d'autres produits tropicaux. Baignée ou traversée par des fleuves importants, comme le Zambèze, le Pungue, le Busi, et le Sabi, il semblerait facile d'y com-

battre, par l'irrigation, les longues sécheresses de la saison fraiche, mais il ne faut pas perdre de vue que la marée se fait sentir dans certains de ces cours d'eau jusqu'à 75 kilomètres de leur embouchure; de plus cette zône est aussi peu favorable que possible à l'existence du bétail, et enfin elle est frèquemment envahie par les sauterelles, comme tout le reste des territoires de la Compagnie.

La zône suivante, intermédiaire entre le littoral et les hauts plateaux, présente d'abord, au Nord, un immense marécage, contenu entre les hauteurs boisées, parallèlles à la côte, du «Cheringoma» et le rempart à pic du «Gorongoza», qui, pendant la saison pluvieuse se transforme en vrai lac intérieur, faisant communiquer, par les dérivations de «l'Uréma» et du «Zangue», le Zambèze avec le Pungue. Au Sud elle contient des étendues, relativement considérables, d'epaisses forêts, coupées de vastes clairières où croit seule, avec une vigueur extraordinaire, l'herbe dite «à Buffalo», et un bambou grèle. Cette forêt vierge très dense, parsemée de bas fonds marécageux, est devenue le refuge des animaux sauvages qui y pullullent: Lions, panthères, chacals, hyènes, loups, chiens sauvages, buffalos, elans,

antilopes, zebres, rhinoceros, hippopotames.[1] Cette région marécageuse et forestière, dont le terrain s'élève graduellement vers l'Ouest, par une succession de collines, et de plateaux coupés de profonds ravins, abritée des brises du large, présente une température très élevée. Il y règne une chaleur lourde, étouffante, humide sous les couverts, et les eaux croupissantes des bas-fonds achèvent de rendre ce séjour inhabitable, meurtrier. Enfin

---

[1] La chasse sur les territoires de la Compagnie. — La partie la plus giboyeuse connue est d'abord toute l'étendue montagneuse boisée du Cheringoma, qui sépare la côte, des marais, entre le Zambèze et le Pungue; puis les rives du Pungue lui-même, depuis son embouchure, pour ainsi dire, jusqu'au massif du *Humbe*, et de là, en remontant vers le Nord, le *Barué*, jusqu'au *Makombe;* enfin le *Gorongoza*, depuis l'Ile de *Manangora*, sur le Pungue, jusqu'à *Gourcia* sur le massif Nord.

Au Sud du Pungue, les vastes territoires qui s'étendent jusqu'au *Sabi*, sont réputés contenir peu de grands animaux, et quant aux montagnes des hauts plateaux de *Manica* et de *Mossurize*, elles ne renferment que quelques hyènes et des gazelles.

Les parties où animaux *sauvages* se rencontrent en plus grande quantité, sont les rives du Pungue, entre *Fontesvilla* et *Sarmento*, le massif du Cheringoma et le Makombe. Il ne reste que très peu d'éléphants, qui se tiennent surtout dans les bas-fonds marécageux des Prazo *Absinta* et *Santo*. Un peu partout ailleurs se trouvent les rhinoceros, hippopotames, les Buffalos, gnous (Wild Biste), les zèbres, l'elan, l'antilope noir, la gazelle, le tsetsebee, le hartebiste, le waterbuck, le reedbuck, le bushbuck, l'oaibi, enfin le lion, la panthère, le chacal, la hyène, le loup, le chien sauvage.

elle est infestée de la mouche «tsé-tsé» qui détruit tout animal domestique. Il est facile de se rendre compte du peu de parti qu'on peut tirer de cette zône. Tout au plus pourra-t-on essayer d'y pratiquer la coupe des bois, en pénétrant par les tranchées naturelles des rivières, et par le passage du Beira Railway, qui la traverse de part en part de l'Est à l'Ouest; mais il convient de noter que la forêt parait, à première vue, contenir peu d'essences de valeur.

Au delà commence la zône supérieure des hauts plateaux finissant à la frontière aux crêde la muraille de ceinture. Au Nord, entre le Zambèze et le Manica, s'étend le *Barué*, présentant des pentes faiblement inclinées, abondamment arrosées, peu boisées, parsemées de sommets et de plateaux couverts de vastes paturages naturels. Il en est de même des régions, Centrale du *Manica*, et méridionale du *Mossurize*. Toute cette zône supérieure contient des vallées d'alluvions argileuses, profondes, couvertes de brousse, dont le sol est très inégalement fertile, des pentes boisées, abritées, où le caféier pourrait sans doute prospérer, et des plateaux qui renferment des paturages souvent fort riches. L'eau y est as-

sez abondante, le climat tempéré en raison de l'altitude (800 à 1.500 m).Elle parait donc propre à la culture vivrière et à l'élevage. Malheureusement, si elle est exempte de la «tsétsé», la *rinderpesth* et le *horsesickness* y exercent de terribles ravages sur le gros bétail et les chevaux. De plus, et sans qu'on puisse en connaître la cause, elle est par moments d'une insalubrité exceptionelle; le paludisme et la dyssenterie y revètent le caractère le plus grave.

En résumé, en négligeant la zône intérmédiaire marécageuse et forestière, inutilisable autrement que pour la chasse des grands animaux, la Compagnie de Mozambique possède une région littorale chaude, susceptible de donner du sucre et d'autres produits tropicaux, et une zône supérieure, élevée et tempérée, propre aux cultures vivrières et à l'elevage. Si ces régions se trouvaient en friche quand la Compagnie en a pris possession, il est visible, qu'à une époque plus ou moins reculée, elles ont été occupées par une population importante qui les a déboisées et cultivées, et qui s'est également livrée à une longue exploitation des mines. Soit émigration vers l'intérieur soit toute autre cause, cette

population a pour ainsi dire disparu. De telle sorte que, si la reprise de la culture du sol, après un repos d'une durée plus que séculaire, est facilitée par l'œuvre de défrichement des peuples antérieurs, en revanche ces vastes territoires, actuellement à peu près inhabités relativement à leur étendue, n'offrent plus du tout de main d'œuvre indigène. La mise en valeur exigera donc, outre des Capitaux et un Personnel expérimenté, une troupe de travailleurs à importer de l'extérieur. Elle aura à compter sérieusement avec certains fléaux comme les sauterelles, la mouche tsé-tsé, la peste bovine et le horsesickness; les difficultés ne manqueront pas. Par contre en ce qui concerne les produits du littoral, notamment le sucre, ils pourront se trouver spécialement favorisés par la situation économique du Portugal qui consomme de cette denrée à peu près 10 fois plus que sa prodution nationale, protégée par des droits considerables sur les sucres de provenance étrangère. Quant à la région supérieure elle n'aura pas l'écoulement de ses produits tant que la colonisation ne lui aura pas assuré des consommateurs locaux.

On peut donc dire de cette première branche de profits futurs de la Compagnie, qu'

elle possède une valeur réelle, dont on ne pourra dégager un profit qu'avec des difficultés sérieuses. Quant à la valeur attractive de la concession, à ce point de vue, elle est nulle, parce que le climat est désagréable ou insalubre, et que le pays n'offre rien pour la satisfaction des besoins les plus indispensables de l'existence.

2.° Les Mines

Quand la Compagnie est entrée en jouissance de la concession, on avait simplement reconnu l'existence d'alluvions et de filons aurifères dans le Manica, sans avoir aucune notion de la valeur de ces gisements. On avait pour ainsi dire découvert à nouveau les mines, historiquement signalées, dont, suivant des légendes plus ou moins plausibles, on aurait dejà retiré, à l'époque lointaine de Salomon et de la Reine de Saba, des richesses fabuleuses. Ce qui est réel c'est que tout le Manica est criblé de travaux attestant une exploitation fort active des terrains aurifères. Mais s'il est également vrai que les anciens qui ont travaillé cette région n'etaient peut être que de simples orpailleurs, ne sachant arracher au sol minier qu'une partie de sa teneur,

ce qui donne à supposer qu'il doit rester quelque chose à glaner par les méthodes modernes plus scientifiques, il est non moins certain qu'on n'avait aucune donnée sérieuse sur le rendement possible. Ce que nous savons seulement, c'est que les centres miniers sont placés à 300 kilomètres de la côte, dans une région très insalubre et dépouvue de toute population indigène, c'est à dire n'offrant aucune ressource créée d'aucune nature.

Si donc la valeur attractive des mines est considérable, leur valeur effective est absolument indéterminée au moment où la Compagnie se constitue.

3.° Port de Beira

Théoriquement il est appelé à profiter de tout le trafic intérieur de la concession, ainsi que du transit avec l'extérieur, qui résultera du développement économique des territoires Nord de la Rhodésie dans la région de *Salisbury* et d'*Umtali*. Il suffit de jeter les yeux sur nne carte d'Afrique pour se rendre compte, en effet, que l'embouchure du Pungue, où se trouve Beira, est à une distance de Salisbury incomparablement plus rapprochée que Lorenço-Marques, Port-Elisabeth, ou le Cap.

Mais, si le développement de ces territoires de la Rhodésie n'est pas douteux, s'il est certain, pour qui connaît cette région, qu'elle est appelée à devenir tout aussi peuplée et prospère que les Etats-Unis d'Amérique par exemple, nul ne peut prévoir la marche de ce phénomène. Il s'agit d'une étendue colossale, reclamant des capitaux formidables, et une émigration considerable et continue. Le mouvement peut se manifester sur certaines parties, sans intéresser le reste, au début; sur l'ensemble il peut être ralenti, retardé, suspendu, par les conditions économiques du reste du globe. Le développement demandera-t-il 10 ans, 50 ans, un siècle ou davantage, nul ne peut le dire, et la Compagnie de Mozambique, ne saurait se flatter d'avoir sur ce fait aucune influence.

En second lieu, à supposer que l'œuvre soit aussi rapide qu'on le désirerait, il est indispensable que le trafic qui doit en être la conséquence trouve au Port de Beira les avantages que semble lui promettre sa situation, c'est à dire rapidité et économie de transports. Pour cela il faut que ce Port soit outillé en vue de ce trafic, et que le Beira Railway fonctionne également d'une manière satisfaisante.

En supposant ces deux conditions remplies on peut dire que cette troisième source de produits pour la Compagnie présente une valeur réelle, dépendante toutefois de la marche que suivra le développement des territoires Nord de la Rhodésie.

III. Voies et Moyens de la Compagnie

Charges et obligations. — Facultés et Privilèges, prescrits ou accordés à la Compagnie, ou laissés à sa disposition par sa charte.

Le gouvernement portugais a concédé à la Compagnie de Mozambique l'Administration et l'Exploitation des territoires que nous avons définis et fait connaître, dans des conditions qui en font une compagnie de commerce, aussi bien que de colonisation à la fois de peuplement et d'exploitation. La première impression qui se dégage de l'examen de la charte, est que le Pouvoir cédant n'a négligé aucun moyen de conserver cet organisme bien dans sa main. Les dispositions les plus minutieuses ont été prises à cet égard par les 18 premiers articles: Le gouvernement conserve seul le droit de traiter toutes les affaires politiques avec les chefs et les Tribus indigènes; Si la

Compagnie a la liberté de conclure avec eux des contrats commerciaux, elle ne peut le faire qu'avec la sanction du gouvernement, et c'est à lui que sont également portés tous les conflits. Pour ses relation avec les Etats ou Puissances étrangères, la Compagnie est complètement sous la tutelle du gouvernement qui lui impose, en outre, l'obligation d'entretenir certaines forces de police de terre et de mer, et une magistrature d'Etat. Le gouvernement se réserve le droit d'occuper militairement les territoires quand il le jugera utile, et de réquisitionner, moyennant indemnité, toutes les ressources du domaine concédé. Il garde l'accès libre et gratuit de ses navires dans tous les Ports — Voila pour le rôle politique.

En ce qui concerne la colonisation, la Compagnie a la charge d'installer au moins mille familles de colons portugais pendant les cinq premières années de son occupation, en leur fournissant toutes les avances nécessaires. Elle doit pourvoir, à ses frais, à l'instruction des habitants de ses territoires, et se soumettre *aux Instructions du gouvernement relativement au système ou procédés d'administration à employer à l'égard des mêmes habitants.*

Comme Contrôle, l'Etat impose, en Europe

un Commissaire royal auprès de la Compagnie, qui assiste à toutes les Séances du Conseil d'administration et de Contrôle, avec voix consultative, et *participe à tous les actes administratifs*, ou en a connaissance immédiate; Sur les territoires, un Personnel Civil administratif et financier à sa nomination. Toutes les dépenses de Contrôle étant à la charge de la Compagnie.

Enfin comme administration: Siège Social à Lisbonne, Compagnie portugaise dans tous ses effets, Conseil d'administration composé en *majorité* de sujets portugais *domiciliés en Portugal*, et, comme agent Principal de la Compagnie, un Portugais résidant à Lisbonne. En Afrique, obligatoirement portugais le Principal représentant, le Personnel militaire, et le Personnel civil administratif et de Surveillance; Pour ce dernier, toutefois, les décrets de 1891 n'en faisaient qu'une condition générale, mais celui de 1897, qui a prolongé la durée de la concession, a rendu l'obligation plus formelle.

Ainsi, intervention ou contrôle de l'Etat, administration nationale sur laquelle l'Etat a nécessairement plus de prise que sur des étrangers, tel est le résumé des 18 premiers articles.

Les suivants, 19 et 20, ont trait à la clause relative à la construction du chemin de fer de l'embouchure du Pungue à la frontière du Manica, qui a été la raison d'être de la Compagnie à charte, comme nous l'avons indiqué.

L'article 21 énumère les concessions, privilèges et monopoles accordés, que nous résumerons en terminant. Viennent ensuite quelques articles ayant pour but de limiter la faculté de sous-cession, de la Compagnie, ou de placer cette dernière, à cet égard encore, sous l'action gouvernementale; puis sont indiquées les conditions de reprise ou de rachat par l'Etat, au terme de la concession; la fixation de la quote-part de ce dernier dans les bénéfices, les règles pour la constitution du Capital, la présentation des Statuts, les pénalités, et finalement le mode de règlement des litiges avec l'Etat,

Article 21. — Si la charte a restreint, comme nous le voyons, les voies et moyens de la Compagnie, en la plaçant entièrement sous la dépendance du Gouvernement portugais, et en lui imposant une Administration et un Personnel déterminés, les avantages qu'elle lui a accordés, en revanche, sont assez étendus. Cela était d'ailleurs nécessaire pour lui permettre

de trouver à l'Etranger les capitaux que le Portugal ne pouvait lui offrir. Ces privilèges sont:

Monopole de la Construction et de l'Exploitation de tous les travaux d'utilité publique.

Droit de la navigation sur les fleuves.

Monopole de l'exercice et de l'autorisation de l'industrie minière.

Monopole de la pêche des perles, du corail, et des éponges.

Monopole de la chasse des éléphants, et droit d'en concéder la licence.

Droit d'émettre des actions, d'augmenter son capital, de se créer des ressources au moyen d'obligations, de fonder des Sociétés pour opérations de Banque sur ses territoires, et d'émettre des billets de Banque, à vue, à partir de 1900.

Possession absolue pendant toute la durée de la concession, de tous les territoires de l'Etat sur sa concession, sauf les *Prazos de la Couronne*, et le droit d'acquérir et de posséder en dehors de la concession, aussi bien à la Mozambique que dans toutes les autres colonies.

Administration et mise en exploitation des *Prazos de la Couronne*, situés sur le territoire de la concession, en y percevant à son profit l'impôt de «Mussoco». [1]

Droit d'etablir des taxes d'entrée, de sortie, de transit, dans toute l'étendue de la concession.

Régime douanier pour l'importation dans la Mètropole ou les colonies, sur le pied de la Colonie la plus favorisée; et parmi les marchandises exportées de la concession, pour celles qui n'ont pas de similaires dans la Mètropole ou les colonies, réduction de 50 % sur les droits de Douane payés par les similaires de n'importe quelle autre provenance.

---

[1] La Compagnie perçoit sur les indigènes des «Prazos», dont les territoires se trouvent entre le Zambèse et le Pungue, un impôt, sorte de cote personnelle appelée «Mussoco», s'elevant à 830 reis (4 f. 60) par tête — Sur tout le reste du territoire elle prélève l'impot de «palhote» (paillote) de 2$250 réis (12 f. 50) par hutte occupée comme maison d'habitation — Ces deux impots sont exclusifs l'un de l'autre.

Faculté de coloniser et d'exploiter tous les terrains de la concession.

Faculté d'exercer tous les genres de commerces ou d'industries, autorisés par les lois.

Droit de prélever des contributions pécuniaires et d'imposer des corvées pour les travaux d'utilité publique.

Faculté de céder les terrains libres, appartenant à l'Etat, qui deviennent la possession de la Compagnie, et de louer ou vendre en partie ses concessions, agricoles, minières, industrielles (cette faculté, toutefois, avec des restrictions, comme nous l'avons dit, tendant à placer la Compagnie sous l'action du gouvernement).

Telles sont, dans leurs grandes lignes, les voies et moyens, c'est à dire les charges et obligations, ainsi que les facultés et privilèges de la Compagnie.

Quant à ses statuts, leur analyse ne présente aucun interêt sérieux. Bornons nous à remarquer que l'article 2, définissant le but de la Compagnie ne manque pas de spécifier «l'affirmation de la souveraineté du Portugal»; et à signaler l'article 21, qui fixe le nombre des membres du Conseil d'Administration à 15 au moins, 25 au plus, dont la majorité sera composée de sujets portugais domiciliés au Portugal, qui fait mention du Commissaire royal, Contrôle de l'Etat, avec voix consultative, rétribué sur le même pied que tous les membres du Conseil, et qui dispose que la Compagnie aura à Londres ou à Paris, un *Comité*

composé des administrateurs résidants hors du Portugal; et l'article 34 qui définit, assez imparfaitement d'ailleurs, le rôle de ce Comité; enfin les articles 35 à 39 qui établissent un *Conseil de Surveillance*.

CHAPITRE IIème

I. Organisation effective (1898)

Administration en Europe et en Afrique

Nous avons vu jusqu'ici l'origine, la constitution de la Compagnie, son but; nous avons décrit sa concession, au moment où elle en a pris possession, et nous venons d'analyser sa charte. Depuis que la Compagnie est entrée en jouissance, c'est à dire depuis 1892, six années se sont écoulées. Nous allons examiner le travail accompli, et le résultat obtenu pendant cet intervalle.

Organisation administrative, au 1.er Janvier 1898

En Europe la Compagnie estadministrée par un Conseil siégeant à Lisbonne, de 15

membres,[1] dont 8 sont sujets portugais domiciliés au Portugal conformément à la charte; 7 sont étrangers, savoir 4 Français constituant

---

[1] Administration de la Compagnie au 1.er Janvrier 1898. Siège Social, 45, rua do Alecrim, Lisbonne.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conseiller Barbosa du Bocage, Président, portugais.

COMITÉ EXECUTIF
- Marquis de Fontes Pereira e Mello, Administrateur-delegné et President du Comité Executif, portugais.
- Vicomte de Carnaxide, portugais.
- Dr. Carlos de Lima Mayer, dito.
- Colonel de Santos Couvreur, dito.

Colonel de Paiva d'Andrade, dito.
Comte de Mendia, dito.
Comte de Penha Longa et d'Olivaes, dito.

COMITÉ DE PARIS
7, Rue Lafayette
- Me Bartissol, français.
- Duparchy, dito.
- T. Beiger, dito.
- J. Robert, dito.

COMITÉ DE LONDRES
13, Austin friars
- A. Ochs, anglais.
- Pasteur, dito.
- Conybeare, dito.

CONSEIL FISCAL (SURVEILLANCE)

Conseiller Perestrello de Vasconcellos, portugais.
Dr. Gomes d'Araujo, dito.
Comte de Geraz de Lima, dito.

CONTRÔLE DE L'ETAT

Conseiller Tito de Carvalho, Commissaire Royal, portugais.

à Paris, *un Comité,* et 3 en formant un autre à Londres.

Pour l'expédition des affaires, le Conseil a donné pouvoir à un *Administrateur délégué*, de nationalité portugaise, résidant à Lisbonne, et à une *Commission exécutive* de 4 membres, dans les mêmes conditions, dont l'Administrateur-délégué fait partie à titre de Président; à coté du *Conseil* et de cette *Commission* fonctionne un *Conseil fiscal* (de Surveillance) qui se compose de 3 membres, également portugais, pris en dehors du Conseil. Enfin le *Commissaire royal*, nommé par l'Etat, exerce le contrôle prévu par la charte.

En Afrique le domaine de la Compagnie a été divisé, théoriquement, en 13 circonscriptions territoriales, sans limites tracées, dont on s'est borné à désigner le siège. La principale est celle de *Beira*. La ville de ce nom a été etablie sur la rive gauche du Pungue, à quelques kilomètres de son embouchure, en face de l'estuaire du Busi qui se déverse sur la rive droite. Beira est sur une étroite presqu'île de sable séparée de la terre ferme, sauf sur un point, par une large coupure appelée «Rio Chiveve», à sec a marée basse, sorte de canal intérieur servant de déversoir au Pun-

gue à la marée haute qui atteint jusqu'à 6 m. Beira est le siège du gouvernement de la Compagnie, et de ses Services généraux au nombre de 11: *Sécrétariat, Imprimerie, Affaires Indigènes, Travaux Publics, Finances, Cadastre, Service Médical, Police militaire, Police civile, Douanes, Postes.*

Les autres circonscriptions sont: *Macequece*, comprenant le Manica à l'intérieur; *Sena*, embrassant, au Nord, tous les territoires de la rive droite du Zambèze; *Neves-Ferreira*, et *Chimoio*, entre Beira et Macequece, sur le trajet du Beira Railway; puis, sur la côte, *Cheringoma*, *Busi*, *Sofala*, *Chiloane*, et *Govuro;* dans l'intérieur, au Nord du Manica, *Barué*, et au Sud, *Moribane* et *Mossurize.*

A la tête de l'administration, le *Gouverneur*, relevant du Conseil de Lisbonne, dispose de tous les pouvoirs, civils et militaires, sans *Contrôle* ni *Conseil* locaux, même consultatifs. Son autorité s'exerce, à Beira par l'intermédiaire des chefs des 11 Services généraux que nous avons énumérés, et dans les circonscriptions par celui d'un *Chef*, assisté d'un Personnel plus ou moins nombreux. L'ensemble de cette administration comptait au 1er jan-

vier 1898, 170 agents, ayant coûté, pendant l'année 1897, pour traitements, gratifications, voyages, indemnités, et commissions la somme totale de 1.849.825^{f}, soit 10.880^{f} environ par tête.

II. Situation économique au 1er Janvier 1898

Quel parti cette administration et ce personel avaient-ils tiré de la concession à la même époque?

Tout d'abord le Conseil d'Administration a posé en principe, au début, que la Compagnie n'avait pas un capital assez élévé pour tenter elle-même l'exploitation directe de son domaine. A quoi bon d'ailleurs, l'attraction exercée par ses territoires suffirait à attirer capitaux et colons; il n'y avait donc qu'à laisser se produire les initiatives privées, et à en profiter; La mise en valeur, la colonisation se feraient toutes seules. — La Compagnie n'avait pas besoin de jouer un rôle actif, d'explorer, de donner une impulsion, de créer elle même, elle n'avait qu'à *occuper*, *concéder*, *percevoir*.

Pas de risques à courir rien que des fruits à recueillir.

Pour que ce systême de colonisation, aussi simple que facile à pratiquer, réussisse dans un pays où rien n'existe, pour qu'il y ait *bénéfice*, il faut nécessairement, d'abord que la mise en valeur se fasse réellement toute seule, et en second lieu que les *dépenses* d'occupation, concession, perception, ne dépassent pas les *recettes*. Nous avons donc à examiner la situation économique, et le résultat financier au 1er Janvrier 1898, pour savoir si le système a réussi à la Compagnie de Mozambique.

1° Concession territoriale

Occupation. — La répartition du Personnel de la Compagnie, en Afrique, dans chacune des 13 circonscriptions territoriales, indique les conditions dans lesquelles l'occupation est effectuée. A *Beira*, nous trouvons 103 agents y compris le Gouverneur; Sur la rive droite du Zambèze, dans la circonscription de *Sena*, 14 agents sont établis entre Sena, Lacerdonia, et les centres des Prazos Inharaca, Chemba, Tambarara et Sença. Cette région renferme une population indigène relativement importante, surtout aux bords mêmes du fleu-

ve, qui, d'après les resultats donnés par le recouvrement du *Mussoco*, peut être évaluée à 20000 âmes.[1] Bien que cette population se soulève fréquemment, c'est dans cette région que la Compagnie s'est, jusqu'à ce jour, le plus étendue. — Au *Manica* 28 agents occupent deux points, Macequece dans la vallée du Munené, et Andrade dans celle du haut Revué; quant à la population du district, elle est à peu près nulle ne dépassant pas 500 noirs. Pour essayer de remplir l'obligation de la charte relative à la création de centres agricoles pour la colonisation portugaise, la Compagnie avait fondé au commencement de 1897 2 *colonies*, une *militaire* sur les hauteurs de Macequece, l'autre civile, dans la vallée du Revué. — La première avait cessé d'exister à la fin de Janvier 1898, la seconde, bien que placée dans un endroit paraissant réunir les meilleures conditions de succès, était tellement décimée par les fièvres pernicieuses, à la même époque, que tout travail y était suspendu; elle ne contenait qu'un très petit nombre de familles dont la plupart des membres

---

[1] Voir la note 1, chiffre de la population sur les territoires de la Compagnie de Mozambique, dans la 2e partie du volume.

avaient dû se rendre à l'Hopital de Beira.[1] Sur la côte, on a pris possession de quelques points dejà anciennement occupés par le Portugal: Le Prazo de *Cheringoma*, avec 2 agents; *Busi*, avec 2 agents; *Chiloane*, avec 7 agents; *Sofala*, 4 agents; *Govuro*, 2 agents. Depuis longtemps cette région littorale était soumise; elle ne paie pas le *Mussoco*, mais uniquement l'impot de *palhote*, et d'après le nombre de palhotes recouvrées, on peut évaluer le chiffre de la population à environ 40000 âmes, réparties sur toute la côte, dans ces cinq circonscriptions. A l'intérieur des territoires, la Compagnie a jalonné le parcours du Beira Railway par deux postes, *Neves-Ferreira (Fontesville)* et *Chimoio*, avec 2 agents chacun; la population soumise de ces deux districts atteint 6000 âmes, à peu près, et il ne parait pas probable que les forêts épaisses de cette région si malsaine soient beaucoup peuplées en dehors de ces indigènes connus. Entre le Zambèze et le Manica, l'immense étendue appelée *Barué* est complétement indépendante, elle n'a guère été sérieusement

---

[1] Voir au sujet de cette Colonie Agricole, la note n.º 4 Renseignements descriptifs et agricoles, dans la 2.ª partie du volume.

explorée jusqu'à ce jour, même par l'initiative privée. Les rares voyageurs qui l'ont traversée la représentent comme pourvue d'une population assez importante, adonnée à l'agriculture, accueillante et hospitalière pour les étrangers isolés ou en petites troupes pacifiques, à la condition qu'ils ne revendiquent pas la nationalité portugaise, car les habitants refusent de reconnaître l'autorité du Portugal, et celle de la Compagnie de Mozambique. La Compagnie avoit cependant créé une circonscription du *Barué*, pourvue d'un seul agent, le chef. Mais quand il a dû prendre possession de son poste, celui-ci s'est établi de l'autre côté de la frontière, chez les Anglais de la Rhodesie qui semblent vivre en meilleure intelligence avec les *Barué;* puis, un nouveau titulaire de l'emploi ayant pris un congé indéfini, sans avoir été remplacé, ce poste, si peu occupé, a été finalement supprimé au commencement de 1898: Telle a été l'*occupation* du *Barué* jusqu'à ce jour. Au Sud du Manica à *Moribane*, où sont 3 agents, et à *Mossurize* qui en compte 2, les indigènes ont laissé les employés s'installer paisiblement; à Moribane ou a même perçu l'impôt sur environ 3000 âmes, mais à Mossurize, le chef de circons-

cription et son *Secrétaire* (ce sont les titres officiels de ces 2 fonctionnaires) n'ont pas réussi pendant toute l'année 1898 à recueillir cet impôt sur plus de *deux palhotes*. Il ne semble pas que dans cette région l'occupation de la Compagnie soit beaucoup plus effective qu'au Barué. Enfin, à l'extrême Sud, vers le Sabi, l'immense étendue concédée à la Compagnie est non seulement inoccupée mais encore absolument inexplorée par elle.

La Compagnie s'est donc établie surtout à Beira, et dans le Manica, aux deux extrémités de la ligne du Beira Railway sur laquelle elle possède deux postes; elle a placé 14 agents sur la rive du Zambèze, et 16 sur la côte, du Nord au Sud. Les 28 agents du Manica ont à *administrer* moins de 500 noirs qui se sont d'ailleurs enfuis le plus loin possible, éparpillés et cachés dans les replis des montagnes de la frontière, et, comme la Compagnie n'exploite rien, le principal travail de cette administration consiste surtout à attendre les colons et les mineurs qui, contrairement à ce qu'on avait pensé, ne viennent point. Les 14 fonctionnaires du Zambèze ont un rôle plus sérieux, et plus difficile surtout, pour se maintenir au milieu d'une population mal soumise,

sur laquelle ils cherchent à percevoir le plus de *Mussoco* possible. Là encore la colonisation spontanée ne se dessine pas, non plus que sur le littoral d'ailleurs, où les 16 employés de la côte ne sont que des recouvreurs d'impôts de *palhote*, sur les noirs anciennement acquis au Portugal. A l'intérieur, la majeure partie des territoires est insoumise, inexplorée, et le personnel, disséminé en 3 postes, par petits groupes de 2 à 3, n'a qu'a s'efforcer d'y vivre — *Beira* seul présente une certaine activité. Là le Gouverneur aidé de ses 102 agents, *administre*.

A coté de l'administration créée par la Compagnie, deux Societés importantes, l'une suscitée par le groupe des Administrateurs français de la Compagnie, sous le nom de «Compagnie du Sud Est Africain», au capital de 10 millions de francs, l'autre, Succursale d'«Ocena Compagnie» représentant le groupe anglais, se sont établies à Beira, pour rechercher, parmi les concessions que la Compagnie était appelée à sous céder,[1] celles qui

[1] Il est surprenant que les administrateurs anglais et français de la Compagnie de Mozambique aient formé des Societés spéciales, pour se charger des exploitations directes, auxquelles le Conseil de cette Compagnie, *dont ils font partie,* a cru devoir

sembleraient devoir donner quelques bénéfices; elles ont installé l'une et l'autre une administration à Beira. La Compagnie du Beira Railway y a concentré son Service, dont l'importance s'est accrue depuis que le fermier exploitant cette ligne, la Maison «Pauling et Compagnie» de Londres, devenue constructeur du prolongement de la voie ferrée au delà de Macequece, sur Salisbury par Umtali, a commencé à faire passer par Beira le matériel de cette entreprise. Toutes les fois qu'une

---

renoncer. S'ils jugent ces exploitations susceptibles de bénéfices, il semble que leur devoir serait de les conserver à la Compagnie de Mozambique, et, dans le cas contraire, on ne peut que s'etonner qu'ils les prennent à leur compte, sous une autre rubrique. L'anomalie de cette situation doit rendre bien délicat le rôle de ces administrateurs, puisque les bénéfices de leurs groupes doivent être tirés, surtout, des concessions et privilèges accordés par le Conseil de la Compagnie de Mozambique, c'est à dire *par eux-mêmes*. A ce sujet nous citerons un detail piquant: Le Directeur à Lisbonne d'*Oceana*, le groupe anglais, cumule cette charge avec celle d'*Administrateur-délégué* de la Compagnie de Mozambique, et, pour plus de commodité sans doute, les bureaux des deux Sociétés sont établis dans le même immeuble, ceux d'Oceana au 2.º ètage et ceux de la Compagnie de Mozambique au premier. De telle sorte qu'on peut imaginer qu'après avoir rédigé une demande de concession en faveur d'Oceana, dans son Bureau du 2e ètage, Mr le Directeur de cette Société n'a qu'à descendre quelques marches pour examiner cette demande, et y répondre, dans son Bureau du premier, comme Administrateur-délégué de la Compagnie de Mozambique. Combinaison bien pratique, comme on voit. *Time is money!*

affaire quelconque se tente sur la concession, c'est également à Beira qu'elle prend pied et s'organise. Bref c'est en ce point que s'est concentré, jusqu'à ce jour, tout le mouvement qui cherche à se développer à la Compagnie de Mozambique. Beira mérite donc d'être examiné à part, c'est ce que nous ferons un peu plus loin.

Concessions. — *Concessions urbaines ou de «talhoes»* — La Compagnie a fait des concessions de trois catégories, *urbaines* ou de «talhoes» dans les villes, *agricoles*, et *minières*. En dehors de Beira, sauf à Macequece où nous trouvons 60 talhoes concédés, presque tous inoccupés, la Compagnie n'a encore presque rien cédé dans les villes projetées. Cela s'explique aisément puisqu'il n'existe nulle part de centre de population, et que tout au plus trouve-t-on, au siège de quelques unes des circonscriptions, une ou deux boutiques d'Indiens «banians» qui constituent tout le commerce d'échange avec les rares indigènes. A Beira, par contre, avant 1897 on avait déjà concédé 60 talhoes, dont un certain nombre étaient occupés et batis; au cours de cette dernière année 115 nouveaux talhoes ont été *distribués*. Mais cette opération, qui a eu pour but

la spéculation, demande à être étudiée en détail. — C'est ce que nous avons fait dans la note n° 2, dans la 2e partie de ce volume, à laquelle nous renvoyons le lecteur curieux d'éclaircissement.

Concessions agricoles. — Il a été accordé, sur l'ensemble du domaine, un assez grand nombre de concessions agricoles dont deux d'une étendue colossale, à des Administrateurs de la Compagnie, celle de *Gorongoza* et celle de *Luabo*, comprenant chacune toute l'immense superficie des Prazos de même nom, quelque chose comme cent mille hectares. Les autres, plus modestes, varient en général entre 5000 et 100 hectares, ou même moins; quelques unes présentent un caractère assez fantaisiste, comme par exemple 50 concessions de 1000 hectares chacune, au total 50000 hectares, dans l'impénétrable Barué; cette concession date de 1895 et il est à peine utile de dire que les concessionnaires «in partibus» n'ont pas encore visité leur domaine. — Ou encore un droit de démarquer 5 fermes de 2000 hectares, sans indication d'emplacement ni même de région, droit que les propriétaires n'ont pas encore exercé depuis 1895. En totalité, sauf erreurs ou omissions, nous avons

relevé, en dehors de ces 57 concessions exceptionelles, 94 concessions agricoles se décomposant comme suit par circonscriptions: Beira, 26; Macequece, 17; Sena, 5; Busi, 13; Sofala, 12; Chiloane, 2; Govuro, 2; Neves-Ferreira, 5; Chimoio, 3; Moribane, 1; Mossurize, 8. Or sur cet ensemble de 150 concessions, il n'y en a pas 15 qui soient occupées, et la mise en valeur n'a été tentée que sur 4 seulement: Au *Gorongoza* et au *Luabo*, par des Societés constituées par les administrateurs de la Compagnie de Mozambique, concessionnaires, et au *Busi*, dans les fermes *Arriaga et Compagnie*, et *Raposo et Ribeiro*. Les résultats, d'ailleurs, obtenus par ces essais ne sont guère encourageants: A la fin de 1897 la Compagnie de Gorongoza avait englouti en moins de 2 années un capital initial de 600000 f, sans avoir encore realisé ni installations ni cultures; La ferme Raposo avait dépensé 125000 f environ, pour réussir à faire pousser quelques maigres cannes à sucre, que les sauterelles et la sècheresse avaient aussitôt détruites; et on n'avait pas été plus heureux à la ferme Arriaga, ni au Luabo. Il ne semble donc pas que la colonisation agricole suit en voie de réalisation bien rapide.

Concessions minières de claims.—Il n'existe aucun document permettant de se rendre compte avec quelque precision, du nombre considérable de concessions minières accordées par la Compagnie, dans le Manica; le Service des Mines n'ayant commencé que tout récemment à se constituer une comptabilité et des archives. Les chefs de ce Service se sont succédés si rapidement pendant ces six années d'occupation, et quelques uns ont été si fantaisistes! Nous avons eu sous les yeux les titres de 10 claims dont la cession avait été faite le même jour, par le même agent, simultanément à deux individus différents. Plus d'un conflit résultant de faits analogues n'etait pas réglé au commencement de 1898, et il existait en outre, à la même époque, un certain nombre de concessionnaires en possession régulière de droits de démarcation de 100 à 200 claims, qui ne trouvaient plus de place disponible pour exercer ce droit. Ceci revèle en tous cas, en dehors du désordre de l'administration, une avidité réelle, de la part du Public, a rechercher les concessions minières. Et de fait la Compagnie a tout concedé et au-delà. Voyons quel a été le résultat jusqu'à ce jour.

2.º Les Mines

Nous venons de voir l'utilisation par la Cie de ce que nous avons classifié, sa *concession territoriale*.

En ce qui concerne les mines, leur souscession a donné naissance à une foule de Societés, parmi lesquelles, celles qui sont constituées, l'ont été avec un capital nominal en majeure partie composé d'actions d'apport représentant l'achat de la mine au concessionnaire. Leur capital d'Exploitation est nul, ou tellement faible qu'il n'a pas encore permis d'effectuer les travaux de développement (reconnaissance de la valeur de la mine). Dans toute l'etendue du Manica, trois mines seules travaillent, ce sont: «Goldfields of Mozambique», «Ophir Concession et Exploration Compagnie», et «Pardy's Mozambique Syndicate», et cette dernière est l'unique qui soit exploitée. Elle donnait à peu près 30.000^f^ d'or par mois, au commencement de 1898, mais par suite soit d'une mauvaise administration, soit de la rareté de la main-d'œuvre et de l'excessive cherté des vivres dans le Manica qui ne produit rien, elle ne payait même pas. Pour toutes les autres mines, bien qu'on suppose par l'allure géné-

rale de certains gisements qu'ils peuvent être riches, les travaux d'études accomplis jusqu'à ce jour sont encore insuffisants pour determiner sérieusement leur valeur. L'Exploitation minière est donc dans une situation d'attente, et il n'y a aucune raison pour qu'elle en sorte, tant qu'on ne trouvera pas l'occasion d'émettre les actions des Societés du Manica. Le principe de non-intervention de la Compagnie de Mozambique n'a donc pas produit sur les mines un meilleur résultat que sur l'agriculture.

Le côté grave de la situation est que la politique administrative de la Compagnie a fait des mines du Manica le grand ressort, le moteur de tout le système, sur la marche duquel elle n'a voulu prendre, ni même se reserver, aucune action, et que l'immobilité de ce rouage paralyse complètement tout le reste de l'organisme.

Parmi les concessionnaires agricoles du Manica, les très rares qui exploiteraient peut être, attendent que l'activité des mines leur amène dans la région des consommateurs nombreux. Les autres, et c'est le plus grand nombre, préfèrent passer avantageusement à ce moment leur concession à un exploitant sè-

rieux ; cette situation se répercute sur tout le territoire, ou chacun attend à son tour que la mise en marche du Manica exerce une attraction suffisante pour amener une colonisation qui valorise les domaines de proche en proche, et en permette une vente profitable. La Compagnie s'est en quelque sorte dessaisie de sa concession agricole et minière, au profit d'individualités inhabiles, impuissantes, ou simplement peu disposées à la faire valoir, qui attendent qu'une nouvelle initiative privée, plus sérieuse que la leur, vienne acquérir de leurs mains, à prix d'argent, pour mettre en valeur, ce qu'ils ont reçu gratuitement de la Compagnie. Et nous devons ajouter, malheureusement, que le régime de concessions adopté par la Compagnie est tel, qu'elle n'a pour ainsi dire aucun moyen de forcer ses concessionnaires à sortir de leur inaction.

3° Beira et son port

Si, comme nous venons de le constater, les territoires de la Compagnie sont encore en grande partie inexplorès, ou insoumis, et que l'occupation sur leur ensemble, plus théorique qu'effective, ne soit reélle que sur une étendue limitée, faiblement peuplée; que d'au-

tre part les résultats agricoles et minièrs aient été nuls jusqu'à ce jour, la Compagnie n'a donc encore, comme source de produits, que Beira et son Port. C'est bien en effet sur ce point que réside jusqu'à prèsent tout sa vitalité.

Beira s'est vite développée, sa population s'accroit rapidement, la ville compte dejà 300 maisons, de bois et tôle ondulée, il est vrai, de petites cases provisoires, rudimentaires, qui montrent l'effort hatif, et incertain du lendemain, mais enfin là la Compagnie semble avoir en quelque raison de compter sur l'initiative privée pour créer. Elle s'est bornée à y établir le personnel que nous savons, et à l'y installer tant bien que mal, dans des constructions très provisoires; à ce noyau fondamental sont venus sejoindre quelques enfants perdus de la civilisation, cétte avantgarde mélangée qui apparait d'abord dans tout pays neuf. La construction du Beira Railway a fourni son appoint sèrieux, et comme il n'existait absolument rien dans le pays, un certain commerce d'importation s'est aussitot établi pour les besoins de ces premiers occupants. Les Promoteurs de l'affaire, en Europe, n'ont pas manqué de leur côté, de battre le rappel et de diriger vers ce point par la persuasion toutes les

bonnes volontés inoccupées qu'ils ont rencontrées; à leur instigation diverses entreprises ont été tentées, et chacune, bonne ou mauvaise, a laissé son apport.

Nous avons vu également que les groupes financiers français et anglais du Conseil d'administration avaient établi chacun une Societé importante avec un Capital serieux, «Sud Est Africain» et «Oceana», pour suivre le développement, y contribuer, rechercher les entreprises que son mouvement pourrait rendre opportunes, en obtenir la concession ou le monopole, et les réaliser, si elles etaient bonnes. D'ailleurs, même mauvaises, qu'importe, si en fin de compte la perte qu'elles entraineraient avait pour résultat, en donnant à la colonisation une bonne apparence, de procurer, sur les actions de la Compagnie l'occasion de réaliser un benéfice supérieur!

Les mines du Manica ont aussi exercé leur attraction, la reclame a detourné, au profit de la route de Beira, un certain nombre d'immigrants pour le nord de la Rhodesie — toutes ces causes concordantes ont produit leur plein effet en 1897. Le nombre des commerçants et leur importance ce sont alors beaucoup accrus; en prévision de l'avenir ils ont constitué à qui

mieux mieux, des stoks d'approvisionnements concurrents; le prolongement de la voie ferrée au delà de la frontière, de Macequece à Umtali, et de là sur Salisbury, executé par la maison «Pauling et Compagnie» de Londres, a fait passer par le Beira Railway, dont cette maison obtenait du même coup l'exploitation en régie, tout le matèriel de construction. Les navigations anglaise, allemande et française, qui se font concurrence dans ces parages, se sont empressées d'établir à Beira des escales regulières de leurs grandes lignes, pour y prendre racine dès le debut du mouvement qui s'annonçait. Mais sur ce developpement réel et rapide, œuvre d'interèts et d'initiatives privées, surtout anglaises naturellement, on peut constater que l'action de l'administration a été des plus faibles; si elle l'a suivi même c'est avec beaucoup de retard.

Dans cette ville de Beira[1] qui renferme 4500 habitants, dont 1000 de population blanche, qui compte 250 maisons particulieres, 2 Hotels principaux et 6 secondaires, une multitude de «bars», 2 maisons de Banque (anglaises), plusieurs Societés importantes, un

---

[1] Vois sur Beira la note n.° 3 à la fin du volume, II Partie.

nombre dejà respectable de maisons de commerce et de magasins, largement approvisionnés, où les *Messageries Maritimes*, les *Chargeurs Réunis*, la *Deutsche Ost Africa Linie*, l'*Union Line*, la *Castle Line*, et plusieurs autres lignes de navigation possèdent des agences, qui est tête de ligne et centre administratif et technique du Beira Railway, dont le Port procure l'unique mouvement de la Compagnie en Afrique, il n'existe encore aucun travail d'édilité nidevoirie. La Compagnie s'est bornée à indiquer les alignements des constructions, laissant aux rues, comme plateforme, le sable de la plage telqu'il s'est rencontré; on peut juger des conditions de viabilité de cette ville, dejà fort étendue en superficie. En fait d'eau potable les habitants en sont encore à recueillir, dans des récipients de tôle ondulée appelés *tangues*, l'eau des pluies qui a lavé leurs toits. Il a fallu l'action vigoureuse des propriétaires riverains du Pungue, dont les envahissements commençaient à dètruire les maisons, pour que l'administration se décidât a faire executer, en 1897 un mur de défense, la fameuse «muraille» faite sans études suffisantes, hàtivement, qui avait dejà couté plus de 600.000 f a la fin de cette même année, et

dont la solidité était compromise avant son achèvement. Ce n'est également qu'après une panique de la population, décimée, en Dècembre 1897, par la dyssenterie et la fièvre pernicieuse, que l'administration, sollicitée avec énergie, mise en demeure, s'est décidée à s'occuper des immondices et des déjections, qui n'avaient pas encore cessé d'être répandues sur le sol depuis la création de la ville, au milieu de cette agglomération, sous un climat torride. Voilà pour la ville — quant au Port, en 1897 son transit a été double de celui de 1886, et ce mouvement s'est manifesté dès le commençement de l'année, on s'y attendait, car on en avoit tenu compte dans les prévisions de recettes. Or nous avons pu constater en Novembre 1897, que les quais et magasins de la Douane présentaient une superficie d'une insuffisance absolue, et qu'il n'y avait encore à la Douane de Beira qu'une *seule et unique grue de déchargement,* alors que le tonnage à destination de Beira, à bord des navires en rade était de 17.000 tonnes. Comme les bateaux d'aucun tonnage ne peuvent accoster nulle part, il etoit nécessaire que leurs mouvements fussent effectués par l'intermédiaire de chalands, et la pénurie de ceux ci etait au moins équiva-

lente. A cette époque, pour citer des faits précis, le «Paraguay» des Chargeurs Réunis a employé 18 jours pour mettre à terre 500 tonnes de ciment, les voiliers restaient un ou deux mois pour effectuer leur déchargement, certain vapeur de la ligne allemande «Hambourg-Durban», repartait sans avoir pu laisser sa cargaison pour Beira. Là encore il a fallu des interventions étrangeres à l'administration pour décider la Compagnie à agir. On trouvers sans doute qu'elle a vraiment trop mis en pratique la maxime «d'administrer le moins possible», et on se demandera à quoi lui sert le Personnel considérable qu'elle entretient à Beira, dont le nombre et les traitements croissent de jour en jour.

Mais enfin, privée de municipalité s'occupant de l'utilité publique de ses habitants, Beira se développe; bien ou mal desservi, le transit de son port augmente, et sa recette douanière, recette d'importation bien entendue puisque pour le moment le pays ne produit rien, a atteint 1.650000^{f} en 1897. Bien qu'il faille tenir compte aussi de l'importance exceptionelle des appriovisionnements, de premier établissement en quelque sorte, faits par le commerce de Beira au cours de

cette année, le résultat est sérieux et il convient de l'enregistrer. Supposons le, non pas passager, mais durable, que Beira se stabilise et que le mouvement de son port continue à croitre, il appartiendra à l'administration de le favoriser par des aménagements et un outillage appropriés. Mais en ce qui concerne le trafic esperé des territoires intérieurs de la concession, ou voisins, de la Rhodesie, il exigera que l'organe de transports, le Beira Railway, soit en etat de le desservir, et sur ce point le profit attendu par la Compagnie de Mozambique sera subordonné a la situation de cette voie ferrée, unique et privilégiée par son contrat, par la Compagnie, dans un rayon de 100 kilomètres de chaque coté de son tracé.

4° Beira Railway

Cette ligne doit être envisagée à deux points de vue: 1° comme voie de communication réunissant à la mer, par la plus courte distance, le centre des territoires de la Rhodésie; 2° comme moyen de transport rapide et économique dans l'intérieur des domaines de la Compagnie de Mozambique. Comme telle elle est appelée à desservir le transit anglais par le Port de Beira, et elle doit être, pour le Portu-

gal, un des principaux éléments de mise en valeur des possessions concédées à la Compagnie. Elle présente pour la Rhodesie un interêt simple, double pour la Mozambique. On peut constater que jusqu'à ce jour le Beira Railway a donné une satisfaction suffisante aux interêts anglais; tout récemment encore la combinaison qui en a fait affermer l'exploitation à la maison «Pauling et Compagnie» chargée du prolongement de la ligne de Macequece à Umtali et de là à Salisbury, a eu surtout pour objectif de faciliter cette entreprise. Il ne parait pas, par contre, que les interêts portugais aient été aussi bien ménagés, car d'une part le Beira Railway, tel que nous l'avons vu fonctionner, au commencement de 1898, constituait, sur le territoire de la Compagnie de Mozambique, un mode de transport irrégulier, fort lent, en raison de la notable insuffisance de son matériel roulant, et de l'usage consacré de donner toujours la priorité des transports aux expéditions de la construction pour le prolongement de la ligne, et aux marchandises de transit destinées aux territoires anglais; peu sûr, car aucune réclamation pour pertes ou avaries n'y est admise, les transports ayant lieu *sans responsabilité* dela part

de l'Exploitation; excessivement onéreux — prohibitif, pour les faibles parcours, nous avons vu demander par exemple 5 £ (125 f) par tête de bœuf, de Beira à Fontesville (37 miles); Bref sans utilité pratique pour la création d'exploitations agricoles sur son parcours. On peut dire de cette voie qu'elle *traverse* le domaine de la Compagnie de Mozambique, sans le *desservir* utilement; et il ne semble pas non plus, d'autre part, qu'elle soit mieux en etat de jouer le rôle capital qui lui incombe dans le développement du Port de Beira.

On peut définir la ligne «une voie de terre glaise». Dans la région plate, de Beira à Fontesville, elle repose, sans ballast, sur une banquette d'argile, terre naturelle de tout le pays traversé — quand cet immense plateau est inondé, pendant la saison des pluies, la voie disparait entièrement dans un lac de plusieurs kilomètres — Au delà, jusqu'à Chimoio, dans la région forestière très dense qui s'éléve progressivement, le tracé n'a pas pu être étudié, on a fait vite une trouée, et la voie a été placée, d'après le même systême, au hasard des accidents de terrain rencontrés. La troisième partie, plus montagneuse, jusqu'à Macequece, tantôt boisée tantôt decouverte, a necessité

l'etablissement d'un très grand nombre de remblais et de ponts; nulle part quels que soient la nature et la pente des terrains, l'élévation des remblais, et le régime des eaux, on n'a éxecuté le moindre travail de direction d'eaux, de protection ou de revêtement des remblais. Tous les ponts, même ceux établis sur les cours d'eau les plus importants, se composent uniformément d'une très forte charpente de bois goudronnés, d'une épaisseur identique pour n'avoir pas à faire de caculs de résistance. Malheureusement, on n'a pas construit de culées, on s'est contenté d'enraciner les charpentes dans le sol naturel des berges, ou dans des remblais d'accès, soutenus par un clayonnage de troncs jointifs, grossièrement épontillés dans le lit de la rivière. Pour les dépressions de terrain moins importantes, petits ruisseaux et faibles ravins, généralement à sec, on les a passés en comblant le fond par un remblai formant barrage. En résumé l'assiette de la voie est une banquette d'argile plus ou moins élevée au dessus du sol naturel, interrompue par des ponts de bois, appuyés, sans culées, sur les berges naturelles ou artificielles des rivières. Cet argile étant très compact, on conçoit que ce tracé, simple

et économique, suffisant pour assurer, pendant la saison sèche, la circulation de trains légers, à des vitesses qui ne dépassent guère 20 kilomètres à l'heure, ne résiste pas au moment des grandes pluies. Dès que les eaux commencent à s'accumuler dans les parties basses, où les fossés d'ecoulement rudimentaires, quand il s'en trouve, sont impuissants à les contenir, elles débordent contre les talus et remblais, formant autant de digues insubmersibles, de faible résistance. La digue se rompt, le remblai est emporté, et la voie coupée sur des longueurs parfois considérables. Quand par hasard le remblai sert en même temps de rampe d'accès à un pont, l'accident peut être encore plus grave. De toutes façons la conséquence est une interruption, plus ou moins longue, de la circulation. Pour remédier à cet état de choses, l'administratiou du Beira Railway, commençait à établir, au début de 1898, sur un grand nombre de points les plus menacés, à la base des remblais, des buses de grès vernissées, d'un diamètre variable entre $0^m,20$ à 1^m. Cette mesure, qui ne peut être qu'un expédient momentané, ne saurait constituer une solution définitive, et en tous cas, le danger le plus sérieux subsistera

tant qu'on n'aura pas fait une étude compléte des ponts, suivie d'une reconstruction générale de ces ouvrages, dans des conditions convenables. Pour le matériel roulant son principal défaut est de compter un nombre de véhicules tout à fait insuffisant pour l'importance, même actuelle, du trafic, ou tout au moins son utilisation est bien défectueuse car les marchandises subissent fréquemment des attentes de plusieurs semaines. Le matériel à voyageurs, aussi peu confortable que possible n'est pas du tout entretenu. — Quant aux installations des gares, elles n'existent pour ainsi dire pas; à Beira, Fontesville, Chimoio, Macequece, on n'a encore que des barraques provisoires pour le Service, et presque pas de magasins pour les marchandises qui souvent restent à terre, sans abri, ou sur les vagons qu'elles immobilisent. D'après cet exposé, il est facile de se rendre compte que le Beira Railway ne constituait pas, au commencement de 1898, une *voie de trafic;* il servait surtout à son exploitant, Pauling et Compagnie, pour son entreprise de construction du chemin de fer anglais de Macequece à Salisbury. Pour donner à cette ligne la capacité d'exploitation nécessaire au trafic attendu au Port de Beira, il

faudra procéder à une réfection compléte, excessivement onéreuse, et engager les dépenses d'installations des gares et d'achat du matériel. A supposer que ces mesures soient réalisées, cette voie ferrée présentera encore le grave inconvénient de sa faible largeur (2 pieds anglais) de moitié inférieure à celle adoptée sur tout le reste du systême des chemins de fer de l'Afrique du Sud (Cap, Orange, Transval, etc., à 4 pieds anglais), et pour faire rentrer le Beira Railway dans le réseau, il s'agira non d'un simple élargissement mais d'une reconstruction complète, dont l'étude pourra même conduire à l'adoption d'un tracée différent sur de très longs parcours.

Or, tandis que cette voie a atteint son point terminus, Umtali, le 21 Janvier 1898, on a poursuivi avec une remarquable rapidité l'avancement du prolongement des voies ferrées du Cap sur Salisbury et Umtali. L'exploitation était en marche, à cette époque, jusqu'à Buluwayo; on peut qualifier de relativement prochain le moment où, poussée jusqu'à Salisbury et Umtali, ces centres seront directement reliés par rails avec le Cap et Port Elisabeth. Il ne semble nullement impossible alors, qu'en dépit de l'avantage théorique pré-

senté par le port de Beira, de se trouver à une distance incomparablement plus proche des territoires Nord de la Rhodésie, le trafic de cette région, transite par le Cap et Port Elisabeth, à la faveur de tarifs concurrents, de facilités plus grandes offertes par ces Ports, de différence notable dans le prix du frêt, si l'organe de transports par la voie, géographiquement la plus courte, qui présente dejà l'inconvénient majeur d'un transbordement obligatoire à Umtali, ne se trouve pas, par ailleurs, à la hauteur de sa tâche comme rapidité et économie, et que le port de Beira ne présente pas à la navigation les avantages qu' elle trouvera autre part. Il pourrait très bien se faire que le Beira Railway, *ce cadeau anglais*, qui semblait appelé à servir d'instrument de développement, du Port *portugais* de Beira, fût en réalité l'obstacle. Cette voie ferrée est entièrement entre les mains des Anglais de la Rhodésie, auxquels il suffit de la maintenir dans l'etat d'inferiorité où elle se trouve, pour rendre absolument illusoire l'avantage de la situation géographique de Beira, et pour ruiner, par avance, la concurrence éventuelle que ce port pourrait faire aux ports Anglais de la côte. La question

est d'autant plus inquiétante pour la Compagnie de Mozambique et pour le Portugal, que par un comble d'imprévoyance, cette Compagnie, en concédant cette ligne, ne s'est réservée, pas plus là qu'ailleurs, aucun moyen d'action sur elle.

III. Résultats financiers au 1er Janvier 1898

Le Bilan au 31 Décembre 1898, présenté par le Conseil de la Compagnie, avec son Rapport à l'Assemblée générale du 10 novembre 1898[1] se décompose comme suit, en y retranchant les doubles emplois qui figurent, pour memoire, à la fois à l'actif et au passif:

ACTIF

Propriétés et droits acquis..	5.598.600 frs
Actions propres (2453).....	61.325
Fonds en caisse ou déposés.....	3.253.586
Traites à recevoir.....	183.334
A reporter.....	9.096.845 frs

[1] Relatorio e Contas da Companhia de Moçambique, apresentados á Assembléa Geral de 11 de novembro de 1898, pelo Conselho d'Administração. — Typographia da Compagnia Nacional Editora, Lisboa (1898).

	Report.....	9.096.845 frs
Valeurs en Portefeuille	60540 actions Beira Railway .. (à 8/6)	643.065
	5780 obligations Beira Railway	117.049
	800 actions Luabo.....	148.133
Débiteurs divers.....		1.753.816
Matériaux.....		834.687
Travaux en Afrique: Constructions et edifices..		2.505 202
Dépenses d'installation.....		1.191.103
	Total pour mémoire.....	16.289.900 frs

PASSIF

Actions émises.....	13.750.000 frs
Traites à payer	255.395
Comptes en suspens: 600 actions Gorongoza...	60.000
Crediteurs divers.....	134.525
Comptes à régler avec l'Afrique: Solde.....	180.421
Fonds de réserve.....	37.965
Bénéfices à liquider: Solde.....	400.739
Profits et Pertes.....	**1.470.855**
Total pour mémoire.....	16.289.900 frs

Ainsi le Conseil accuse une *bénéfice* de 1.470.855 f, sur lequel il propose la distribution d'un premier dividende de 7 1/2 %, pour l'année 1897. Comment donc, étant donné ce que nous avons vu de la situation économique des territoires de la Compagnie, a-t-on pas arriver à ce merveilleux résultat?

Depuis 1893, jusqu'à la fin de 1897, les recettes et dépenses d'Afrique, ont été :

	Recettes	Dépenses	Déficit
1893.....	965 686,69	1 524 618,87	558.932,18
1894.....	1.108 142,08	1.788.768.08	680.626,00
1895.....	1.319 278,04	1.767.466,87	448.188,83
1896.....	2 202.272,80	2 204.824,78	2.551 98
1897.....	3.401.524,72	4 483.730,67	1.082.205,95
Totaux...	8.996.904,33	11 769 409,27	2.772.504,94

A cette perte de 2.772.504f,94, il convient d'ajouter : 1° le déficit donné par les mois de gestion de la Compagnie en 1892, 2° toutes les dépenses d'Europe pendant cette période de cinq années, qui ne sont nullement négligeables; elles s'elevent en effet, par exemple, à 372.327f,79 en 1897, à 353.356f,80 en 1896, etc... Ce n'est donc pas dans les produits de la concession, dans la gestion de la Compagnie en Afrique, qu'il faut chercher un *bénéfice*, puisque l'administration des territoires n'a encore donné jusqu'à ce jour que des *déficits annuels*.

Si nous consultons les rapports du Conseil, successivement fournis d'année en année aux actionnaires, en Assemblée générale, nous constatons que, dès le début de la formation de la Compagnie ce Conseil promettait

des bénéfices prochains ; mais, à ce moment, pleine d'illusions optimistes, l'administration envisageait effectivement les produits *normaux, réels*, de l'entreprise, c'est à dire la plus value des recettes d'occupation sur les dépenses.

En 1894, par exemple, on promettait aux actionnaires que le seul impôt de palhote allait «incessamment» donner un produit de 1.800000 f à lui tout seul, et on entrevoyait des recettes aussi heureuses pour toutes les branches de rapport. En 1896, on commença à s'apercevoir qu'on s'était beaucoup engagé, car si les recettes augmentaient, en effet, progressivement, les dépenses suivaient invariablement la même proportion, si bien qu'en continuant ainsi il était facile de prévoir que le bénéfice annoncé ne se réaliserait jamais. Cependant on jugea, sans doute, que le crédit de la Compagnie exigeait l'execution des promesses antérieures; on eut alors recours à un *premier expédient*, la vente de 100.000 actions du Beira Railway prises dans le portefeuille de la Compagnie; cette opération donna un premier bénéfice, bien occasionnel, et obtenu par un gros sacrifice dans l'avenir, mais elle permit de parer aux

difficultés du moment sur la nécessité d'avoir quelque matière à dividende. Toutefois le Conseil a si bien senti la valeur discutable du procédé, qu'il a demandé la remise à l'année suivante de cette distribution, «par prudence» dit le Rapport de 1896. On espérait que les recettes de 1897, qui étaient dejà annoncées d'Afrique comme supérieures à toutes les éspèrances, allaient sauver la situation. Malheureusement, si l'administration d'Afrique multipliait les communications en Europe relativement à l'élévation de ces recettes, elle restait absolument muette sur le chapitre des dépenses correspondantes, et, au milieu de l'enthousiasme genéral en présence des rendements, nul dans l'administration d'Europe ne songeait à réclamer cette contre partie douloureuse. Ce n'est donc qu'en fin d'année, dans les premiers mois de 1898, qu'on s'aperçut, un peu tard, qu'il fallait déchanter. Si les recettes ont augmenté de 50 % en 1897, les dépenses se sont accrues de 100 % pendant la même période, et jamais l'administration des Territoires n'avait donné un tel déficit! Il fallait cependant, pour maintenir le cours des actions, coûte que coûte, masquer cet échec, tenir les promesses, et distri-

buer le dividende attendu des actionnaires. On eût recours à un *deuxième expédient,* qui se revèle bien nettement dans l'examen du compte de Profits et Pertes, annexé au bilan de cette année 1897. Pour établir ce compte, on a d'abord aligné le *bénéfice* de 1896, le résultat de la vente des 100.000 actions du Beira Railway.[1] — A ce premier bénéfice, on en a ajouté un second, tout nouveau, réalisé en *Europe* en 1897, qui comprend: *Interêts et décomptes, prime de change,* et *bénéfice à liquider.* Ce dernier, le morceau de résistance, s'elève à 489.791 f. 41., et d'ou provient-il? Tout simplement d'une plus value réalisée par la Compagnie sur l'emission d'une fraction de son capital pendant l'année. En 1897, la Compagnie a émis 110.000 titres, elle en a cédé *55.000 au pair,* au gouvernement portugais (à tout seigneur tout honneur) et le reste à diverses societés financières, avec *une prime de 16 f. 25* par titre: Voilâ le *bénéfice* de cette Compagnie de *colonisation,* réalisation prématurée d'actions de son portefeuille, bénéfice de change et sur la vente de ses pro-

[1] Voir plus loin, au sujet de cette opération, des détails, aux *Causes d'Insuccés.* Chap. III.

pres actions. Mais cela n'eût pas encore suffi, à ces deux *bénéfices* de 1896 et 1897 il faut, pour compléter le compte de Profits et Pertes: 1.° ajouter les recettes d'Afrique en 1897, que la Compagnie fait figurer sur ce document pour 3.330.643 f, 29., 2.° retrancher de cet ensemble de produits, les *dépenses* s'elevant en Europe à 372.327 f, 79, et en Afrique à 4.483.730 f, 67, soit au total 4.896.068 f, 46, ce qui eût donné, en fin de compte, une *perte* totale de 4.896.068 f, 46 — 4.709.963 f, 92 = 146.094 f, 94. Pour la *troisième* fois on a usé *d'artifice*, on a *arrangé* le compte des dépenses. Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer le compte «Profits et Pertes» (page 18 du Rapport que nous citons) aux «dépenses» accusées à la page 11 du même document; on a fait disparaitre, tout ce qui gênait. On avait dépensé, par exemple, au chapitre des *Constructions générales* 1.948.678 f, 89, en 1897, on n'a retenu de cette dépense que ce qu'on a voulu, 62.626 f, 78, et tout le reste a éte consideré comme un gain, un emploi productif du Capital, dont la totalité a été passée à l'actif de la Compagnie. Regrettant même sans doute de n'avoir pas eu plus tôt l'idée d'un procédé aussi commode, on lui a donné

un effet retroactif, et on l'a appliqué aux exercices précedents, de 1895 et 1896, ainsi qu'on peut s'en convaincre à la même page 11 du dit Rapport. C'est ce que le Conseil a humoristiquement qualifié «Dépenses en *inversion* de capital».

Pour certains autres chapitres de dépenses, on s'est contenté de les diminuer tout simplement, comme par exemple le *Service de santé* qui a coûté 53.914 f,85 d'après la page 11 du rapport, et qui ne figure plus que pour 19.880 f,81 anx Profits et Pertes, ou les *Médicaments*, dont la dépense de 30.741 f,10 a été complètement supprimée à ce compte. Tels sont les procédés financiers employés par le Conseil d'Administration pour faire ressortir un bénéfice, et conduire à la distribution d'un dividende, nécessaire pour maintenir le cours des actions, et qui doit servir d'appat à de prochaines émissions.

Laissant de côté la légitimité de ce système, examinons simplement quelles doivent en être les conséquences dans l'avenir. La Compagnie de Mozambique, qui ne possède plus dans son Portefeuille que 60.540 actions du Beira Railway, n'aura pas l'occasion d'en vendre encore 100.000 une deuxième fois, la

ressource du premier expédient, employé en 1896, est donc épuisée. En admettant qu'elle continue à maintenir son crédit, par ces moyens artificiels, de manière à obtenir encore des émissions avantageuses de la fraction de son capital restant à appeler, si, par ailleurs, on fait en Afrique des déficits annuels comparables à celui de 1897, il est bien certain qu'elle aura vite également anéanti cette réserve, surtout si elle persiste dans la distribution de dividendes. Il est donc facile de prévoir mathématiquement, que dans un délaí de quelques années, plus on moins court suivant le plus on moins de prodigalité de la gestion d'Afrique, *tout le capital de la Compagnie aura été absorbé.* A vrai dire le Conseil prétend bien qu'il n'aura pas été perdu, main simplement «*inverti*» suivant l'heureuse expression du rapport de 1898, autrement dit converti en approvisionnements ou en travaux productifs dans l'avenir. Le denier bil an accuse deja, pour cette *transformation* du capital, en outre de l'achat de la concession *(Proprietés et droits acquis, 5.598.000f)* et des dépenses d'installation *(1.191.103f)*, une dépense respectable de 834.687f de matériaux, et 2.505.202f de constructions et édi-

fices, en Afrique. Malheureusement chacun sait à quelles dépréciations sont sujettes, surtout dans les zônes torrides, les matières qui constituent de pareils approvisionnements; quant aux travaux effectuès, nous les avons consciencieusement examinés, et nous en connaissons bien la valeur intrinsèque, ainsi que le produit qu'on en peut espérer. Si le Conseil d'administratíon est bien certain que cette valeur et ce produit éventuel sont en rapport avec les sommes dépensées, pourquoi néglige-t-il donc de renseigner en détail les actionnaires en donnant la nomenclature, les conditions d'etablissement le prix de revient, et l'utilisation prévue de chaque travail? Pourquoi ne produit-il pas l'Inventaire genéral des Constructions, matériaux, et approvisionnements, dont la production doit appuyer le Bilan et le Compte de Profits et pertes, conformément à l'article 53 des Statuts? Si quelque actionnaire, ayant des loisirs, désireux de rendre compte de visu de cette question si importante, allait fait un petit voyage en Afrique pour examiner les Constructions et Edifices de Beira et Macequece, qui représentent dejà 2 millions et demi du capital, il n'aurait pas besoin d'être «du batiment» pour

constater le résultat déplorable de la fameuse *inversion de capital*, et si, à son retour, il avait le choix entre le capital tout simple ou inverti à la mode de la Compagnie de Mozambique, il n'est pas douteux qu'il opterait pour le premier.

Dans de pareilles conditions il n'est que trop sûr que la Compagnie court inévitablement à sa perte, dans un délai de quelques années, si elle ne parvient pas à obtenir des résultats positifs en Afrique; or elle ne peut y arriver que par deux moyens, une augmentation sensible de ses recettes, ou une diminution considérable de ses dépenses. Examinons donc les recettes et les dépenses, en prenant par exemple comme base d'études l'année 1897, la plus favorisée comme produits. Les recettes ont présenté un accroissement inesperé dû : 1° à des plus values subites considérables sur les *Douanes* et sur les *Concessions de terrains*, 2° à des augmentations progressives, plus faibles mais générales, sur toutes les autres branches, sauf toutefois sur les *Mines* et les *Impôts sur la population indigène.* — Les Mines qui avaient donné en 1895, 74.388^{f},08, et 101.485^{f},17, en 1896, n'ont plus produit que 28.191^{f},86 en 1897.

Le Mussoco a également présenté une diminution, et l'impôt de palhote est descendu de 353.136f,94 en 1696, à 215,251f,66 seulement en 1897. — Ces résultats conformes aux conditions d'occupation des territoires et à la situation minière que nous avons fait connaître, ne susprendront pas les lecteurs, et les confirmeront, par des chiffres, dans l'opinion qu'ils auraient tort de partager la confiance du Conseil de la Compagnie sur la possibilité prochaine de rendements importants sur les Mines du Manica ou sur les impôts indigènes d'occupation. Les augmentations que nous avons appelées progressives, résultent du mouvement de la population de Beira, et portent sur des matières peu susceptibles de produire de fortes plus values immédiates, telles que les Postes, les impôts du Timbre, l'impôt foncier etc. Ce n'est pas non plus sur ces chapitres qu'on peut s'attendre à de rapides et considérables accroissements de recettes. Restent les *Douanes* et les *Concessions de terrains*. Pour ces dernières, les résultats obtenus en 1897, ne se raportent à des concessions ni minières ni agricoles, mais uniquement aux cessions de terrains urbains, de talhoes, faites à Beira, en nombre considérable, par l'admi-

nistration d'Afrique en 1897. Mais le bénéfice apparent qui en est résulté n'est malheureusement qu'un trompe — l'œil, qui masque une aliénation déplorablement prématurée du domaine de la Compagnie, effectuée dans des conditions désastreuses pour l'avenir.[1] Il est en tous cas passager et occasionel, et ne se reproduira ni en 1898 ni de longtemps sans doute. En fin de compte, l'augmentation considérable sur les droits de Douanes résulte d'un ensemble de conditions favorables, que nous avons énumérées, dont le plein effet est dejà produit. On aurait donc tort de supposer que cette augmentation va continuer à progresser dans les mêmes proportions que précédemment; les résultats de 1898, dejà à peu près connus, qui sont sensiblement les mêmes que ceux de l'année précédente, confirment que ce qui était acquis en 1897 demeurera sensiblement stationnaire, tant qu'un fait nouveau important ne se sera pas produit.

Donc, si la Compagnie de Mozambique, se maintenant dans son programme, reste simple spectatrice des essais de colonisation ou

---

[1] Consulter la note n.º 2, Concessions, en fin du volume, 2ª partie.

de développement qui peuvent se manifester spontanément sur ses territoires, on peut dès maintenant affirmer qu'elle a déjà atteint sensiblement son maximun de recettes. Il ne lui reste, pour éviter la ruine à laquelle son administration la conduit, qu'une unique ressource : *Réaliser au plus tôt de sérieuses économies*. Et il est facile de démontrer que la chose est aussi aisée à accomplir qu'elle est urgente.

Sans envisager les dépenses en *Inversion de Capital*, qui jouent un rôle si utile dans l'établissement des bilans, dépenses que l'administration pourra toujours supprimer ou réduire quand les actionnaires l'ordonneront, examinons simplement celles que le Conseil a qualifiées d'*obligatoires*, sous la rubrique *Dépenses d'administration* (page 11 du Rapport, 1898).

L'administration d'Afrique, qui avait régulièrement coûté 1.500.000 f environ, par an, depuis 1893 jusqu'à 1896 inclusivement, a tout à coup dépensé *1 million de plus*, soit 2.500.000 f, en 1897.

Et quels sont les chapitres qui ont soudainement occasionné ce surcroit de dépenses? Les *traitements*, les *gratifications*, les *dépen-*

ses de voyages, et les *dépenses générales.* Ces dernières, qui ont été de 433.660 f,42 en 1895, et de 371.925 f,54 en 1896, atteignent 692.467 f,83 en 1897. Mais «*Dépenses générales*» voilà une dénomination un peu vague. Si on remarque que les comptes joints au Rapport du Conseil ont des chapitres spéciaux, comme celui des *Exploitations directes*, par exemple, pour spécifier des dépenses annuelles de 676 f,16 seulement, on doit tout naturellement supposer que l'administration n'a pas manqué de justifier quelque part, en détail, cette énorme «*dépense générale*» de 692.467 f,89. — Or il n'en est rien ; on peut chercher dans le Rapport du Conseil, ou s'adresser aux Comités de Paris et de Londres, et sans doute aussi à l'administration de Lisbonne, sans pouvoir obtenir le moindre éclaircissement sur ce point. Comment se décompose cette dépense, à quoi se rapporte-t'elle en détail? C'est un mystère auquel la foi doit croire sans l'approfondir ; aussi, comme nous n'avons pas réussi à le pénétrer, nous manquons d'éléments d'appréciation, et nous nous bornons à constater que les comptes présentent pour près de 700.000 f de dépenses non expliquées. Hereusement nous

sommes plus renseignés sur le reste. Si toutes les dépenses de Personnel se sont accrues dans des proportions vraiment extraordinaires en une seule année, si les *traitements* passant de 951,160f,71 en 1896, à 1.384.216f,88 en 1897, ont augmenté de 50 %; si les *frais de voyages* passant de 78.122f,99, à 152.427f,45, ont presque doublé, et les *gratifications «quintuplé»* allant de *37.786f,34* en 1896, à *160.027f,90* en 1897, on aurait tort de supposer que ces excédents de dépenses sont l'índice que la Compagnie a doublé son personnel d'Afrique. Nullement; la cause de ces augmentations peu ordinaires, est beaucoup plus simple, l'administration a conservé le même personnel, seulement elle a voulu sans doute qu'il fût le premier à profiter des bonnes recettes; quant aux actionnaires ils viendront après, s'il en reste. Mais, comme sur ce point on aurait peine à croire la realité si nous nous bornions à des renseignements généraux, il est nécessaire de citer quelques faits précis. Jusqu'en Fevrier 1897, la dépense mensuelle, pour les traitements du Personnel d'Afrique, se maintenait, depuis de longs mois, stationnaire entre 70.000f et 80.000f — A ce moment un nouveau Gouver-

neur arrive à Beira, et d'un seul coup, en Mars, cette dépense de Personnel monte à 100.000 f, et pendant le même mois, en outre, ce Gouverneur généreux fait distribuer aux agents, 12.000 f de gratifications, c'est à dire la somme qu'on mettait 6 mois à dépenser dans le même but, précédemment. Si on examine le détail, on constate, par exemple, que le Service des Finances, dont les traitements mensuels s'élevaient, au total, à 5000 f au début de l'année 1897, dépassent 10.000 f vers la fin; qu'au Service du Secrétariat du Gouverneur, cette dépense monte de 2.500 f à 4.500 f, etc..; en pénétrant plus à fond encore on relève, comme explication de ces excédents, que tel agent, parti d'Europe en Janvier 1897, avec un engagement pour servir dans la colonie au traitement mensuel de 750 f, touche réellement 1250 f en Fevrier, 1750 f peu après, et finalement 1875 f en fin d'année, — ou encore que tel chef de circonscription dont le traitement mensuel *officiel*, conforme à son contrat d'engagement et aux prévisions du Budget voté, pour son emploi, est : *traitement 1000 f, gratification 250 f* reçoit en réalité : *traitement 1000 f, gratification ordinaire 250 f, gratification extraordi-*

naire 137f,50, supplèment d'intérim 500f, au total 1887 f,50, au lieu de 1250 f. Quant à ces *gratifications*, dont on fait un tel usage, voici la comparaison entre les prévisions Budgétaires autorisées comme dépenses par l'Assemblée générale, et les dépenses qui ont été réellement effectuées par l'administration d'Afrique :

Budget de 1897, chap. VII, 29°

GRATIFICATIONS

Au Curé de Beira	1.333f,33
5 % sur rendement des Douanes, prèvu à 1.250.000f	62.500f,00
Gratifications a tout le Personnel	5.555f,55
Total autorisé	69.388f,88

DÉPENSE EFFECTIVE

5 % sur rendement des Douanes, realisé à 1.654.382f,35	82.719f,11
Gratifications au Personnel	77.308f,80
Total dépensé	160.027f,91

Inutile de citer d'autres exemples, ceuxci suffisent pour démontrer que ces augmentations de dépenses sont dues à des gaspillages que la situation financière de la Compagnie de Mozambique est fort loin de justifier, et

auquels il est aussi facile qu'indispensable d'apporter un prompt remède. — Peut-on compter sur le Conseil pour cela? Malheureusement non, car dans son Rapport que nous avons pris comme base d'études, il ne se contente pas de couvrir de tel abus, il ne dissimule même pas son intention de les consacrer par l'usage; pour ne pas désobliger sans doute quelques personnalités administratives qui en ont la responsabilité, il qualifie ces dépenses d'obligatoires, et il propose dans le Budget nouveau de régulariser ces irrégularités, en les prenant comme bases des dépenses de l'avenir, pour ne pas toucher peut-être aux privilèges abusifs dont jouissent quelques protégés d'Afrique. Dans ces conditions les actionnaires peuvent être bien certains du sort qui attend la Compagnie de Mozambique, s'ils n'avisent eux mêmes aux moyens de rompre avec les errements suivis jusqu'à ce jour par son Administration.

Résumé

En résumé, si nous avons été clair, nous pensons avoir démontré que pendant ses six années d'existence, jusqu'à ce jour, la Compagnie de Mozambique n'a encore réussi ni à determiner, ni même à préparer, le développement économique des territoires qui lui ont été concédés : Elle n'explore pas sa concession, elle l'occupe à peine, elle s'est établie simplement à l'embouchure du Pungue, à Beira, comme une sorte de concierge maritime à péage, à la porte la plus proche de la Rhodésie. Sur son propre domaine elle attend tout des initiatives privées, se bornant à recueillir des taxes sur le mouvement qui peut spontanément s'y produire, jouant, de parti pris, un rôle passif. Financièrement, cette incapacité, ou nonchalance, admistrative, à donné jusqu'à présent comme résultat

des excédents de Dépenses sur les Recettes, des *déficits*, grandissant d'année en année. Cependant le Conseil d'administration, préoccupé avant tout de spéculation, pour maintenir le crédit de la Compagnie, masque cette sombre situation derrière la distribution d'un dividende, discutable, reposant sur un produit fortuit, résultant d'opérations accidentelles, étrangéres au but de la Societé. Expédient d'un jour, d'autant plus illusoire que rien n'a été préparé pour le remplacer, demain, par des produits réguliers et normaux.

L'Insuccès est donc complet. Il nous reste à en analyser les causes.

CHAPITRE IIIe

I. Causes d'Insuccès

Les causes de l'insuccès de la Compagnie de Mozambique sont multiples, mais elles se ramènent toutes à deux faits primordiaux : *administration déplorable*, *absence de contrôle*. Le premier fait découle, dans une large mesure, du decret de concession qui ne laisse pas aux actionnaires, comme nous l'avons vu, la liberté absolue du choix de leurs représentants au Conseil d'administration; le second est le résultat de l'inertie des Comités de Paris et Londres, et de l'ignorance dans laquelle les actionnaires sont tenus de la situation réelle de la Compagnie.

Dans son récent ouvrage sur les Compagnies privilégiées de colonisation de l'ancien

régime, en France, Mr Chailley-Bert[1] a constaté, qu'en dépit des priviléges, faveurs, assistance pécuniaire, qui ont été prodigués à un grand nombre de ces entreprises, financièrement elles ont toutes abouti à la ruine : «Coloniser, dit il (page 132), est une œuvre hérissée de difficultés, quand on réfléchit à ce qu'elle exige de qualités: discernement, prévoyance, souplesse, fermeté, persévérance on s'étonne moins des échecs qui jalonnent, à intervalles rapprochés, la grande route de la colonisation. Les Compagnies de colonisation étaient-elles à la hauteur de la tâche qu'elles assumaient? La réponse n'est pas aussi embarassante qu'on pourrait le croire; ces Compagnies n'étaient pas à la hauteur de leur tache.» Et de quelle manière précise s'est manifestée cette insuffisance qui a amené un échec général? Mr Chailley-Bert, par son exposé, ou par des citations empruntées aux Rapports officiels chargés d'apprécier la question, nous éclaire également: «*La Direction n'a pas d'unité*», «souvent même elle n'a ni sagesse ni prudence» (page 135). Ces Com-

---

[1] Les Compagnies de Colonisation sous l'ancien régime, pour Joseph Chailley-Bert — Paris, A. Colin et Compagnie (1898).

pagnies sont entre les mains de financiers, et: «L'esprit de finances qui rétrécit les vues, «comme l'esprit de commerce les étend, s'em-«para de la Compagnie et ne la quitta plus. «*Les Directeurs ne songèrent qu'à tirer de «l'argent des droits cédés en Amérique, en «Afrique, en Asie, à la Compagnie.* Elle de-«vint une Societé de fermiers plutôt que de «negociants» (page 139) — Elles furent «prodigues dans leur gestion, ladres dans leurs entreprises» (page 185). — Certaine Compagnie, a été «comme abandonnée au moyen de ce que aucun des associés ne s'est donné le soin d'y songer» (pag 135). — «Les Directeurs «sont tout puissants, et *loin de mettre les «actionnaires au courant*, de faire en quelque «sorte leur éducation commerciale, ils les tien-«nent dans l'absolue ignorance de leurs actes. «Une fois embarqués dans cette conduite il-«légale, *il ne leur est plus permis d'avouer des «erreurs ou des échecs; ils ne peuvent plus «proclamer que des succès, qu'annoncer et dis-«tribuer des bénéfices. Ces bénéfices mêmes ils «les inventent parfois, ils les prélèvent sur les «capitaux*» (page 138). — Voilà pour les Directeurs, les Administrateurs de Conseils, les dirigeants en un mot, et pour les actionnaires

(les associés) — quant aux administrations locales, leur faute commune essentielle a été dans un mauvais *système des concessions,* base de la colonisation et de la mise en valeur. «Toute la législation sur le régime des terres «aux Colonies, a pour base la concession, on «peut dire gratuite, tant est modique le prix «ou la redevance stipulée par le concédant, «c'est à dire par la Compagnie. C'est là une «pratique peu favorable au développement «des Colonies. Après des observations nom-«breuses et indiscutables, c'est aujourd'hui «un point acquis à la théorie, qu'ordinaire-«ment, la vente des terres, est, pour beau-«coup de raisons, préférable à la concession «gratuite» (page 140). Les Directeurs de certaines Compagnies, avaient interdit fort sagement «aux concessionnaires, de céder à «titre onéreux leurs concessions avant de les «avoir occupées pendant six années consécu-«tives (ordonnance de 1680) et d'en avoir dé-«friché et mis en valeur au moins le tiers. «Ces réglementations étaient fort sages, mais «elles restaient le plus souvent inappliquées» (page 141).

«Il y a peu d'ordre, jusqu'à présent, écrit «le roi à l'intendant Deslandes (en 1703,

«26 Décembre) dans la concession des ter-«res de St Dominique; les gouverneurs les «ont accordées aux habitants qui les ont «demandées, sans examiner s'ils étaient en «état de les faire valoir» (page 142). «Les «administrateurs consentaient des conces-«sions excessives; les habitants ne les culti-«vaient pas ou même en trafiquaient» (page 144). Enfin, pour achever, absence de controle, «Personne ne s'en charge» (page 187).

Or le résultat financier final a été que, «nulle part les capitaux engagés n'ont été «*pendant une période de quelque durée* con-«venablement rémunerés» (page 166) — et que «ces Compagnies, après des vicissitudes «diverses, ont *toutes abouti à la ruine*» (page 165).

Quand on examine de près les actes de l'administration de la Compagnie de Mozambique actuelle, on est bien forcé de reconnaitre que cette Compagnie mérite toutes les critiques adressées à ses devancières dont quelques unes remontent à plus de 200 ans, et il n'est malheureusement que trop logique de craindre que les mêmes causes, n'amènent, des effets analogues.

S'il est toujours difficile de coloniser, cette

difficulté peut se présenter à des degrés bien variables. Avec une contrée déjà connue ou d'une exploration facile, relativement salubre, possédant un sol riche, une population indigène importante et soumise, habituée à certains travaux agricoles, quelque peu adonnée à un commerce et à une industrie quelconques, si on possède d'autre part des capitaux, et un recrutement assuré et abondant de colons sérieux, l'œuvre d'occupation, de mise en valeur, d'exploitation, et de colonisation est relativement aisée. Le problème se complique par chacun de ces éléments de succès qui fait défaut. Pour la Compagnie de Mozambique on peut donc dire que la difficulté atteint son maximum, puisqu'elle ne possède aucune de ces conditions favorables: Les territoires qui lui sont concédés sont en grande partie inexplorés, et en général très malsains; elle ne pourrait occuper les seules régions qui possèdent une population indigène importante, qu'en entreprenant des opérations militaires très onéreuses, de succès incertain; elle ne rencontre ni agriculture, ni commerce, ni industrie préexistants; si elle trouve des capitaux pour souscrire ses actions pour lesquelles elle fait espérer un bénéfice

de spéculation, par contre il parait impossible d'en trouver pour les créations agricoles ou minières, qui doivent être la source de ses futurs profits ; elle ne possède pas de main d'œuvre indigène, pas plus que de colons sérieux. Dans de pareilles conditions la réussite de l'entreprise qu'elle poursuit, exigerait, de la part de son administration des qualités et une compètence exceptionnelles.

Or sans insister sur ce point ni toucher à des questions de personnes, on est bien forcé de reconnaitre, qu'en bloc, l'administration de la Compagnie de Mozambique, tant à Lisbonne qu'en Afrique, a suffisamment prouvé son incapacité. Si l'influence des Comités de Paris et Londres pouvait s'exercer librement au sein du Conseil, peut être ces Comités constitueraient ils un pouvoir prépondérant plus apte à surmonter les difficultés que rencontre l'œuvre de la Compagnie. Malheureusement, numériquement d'abord les administrateurs des Comités sont en minorité, de par la charte, et ensuite ils sont Français et Anglais, c'est à dire en rivalité coloniale, politique et financière, dans les régions du Sud de l'Afrique, aussi bien sur les territoires de la Compagnie de Mozambique que sur ceux qui

les avoisinnent. La conséquence déplorable est de créer au sein du Conseil le *défaut d'unité,* qui à dejà paralysé les anciennes Compagnies de colonisation, et de laisser les éléments financiers extérieurs, désunis, complètement désarmés en face de l'élément administratif intérieur. Les administrateurs sont aussi surtout des financiers, et il faut croire que depuis 200 ans «l'esprit de finances» reste le même, car nous avons constaté, en examinant le parti tiré de la concession de la Compagnie, que ces financiers n'ont voulu admettre d'autre objectif que la perception de droits, ou le prélèvement d'impôts sur les bénéfices éventuels des exploitants futurs, renonçant de parti pris à la mise en valeur, à l'exploitation de la concession, à ses avantages commerciaux. N'ayant aucune influence dominante, et n'exerçant même aucun contrôle sérieux sur l'administration, ces administrateurs ne peuvent que subir ses fautes, s'associant par inertie et impuissance à la *prodigalité de sa gestion.* Par compensation, pour faire les économies qu'ils sentent bien nécessaires, ils ne peuvent que s'opposer aux velleités d'action devant entrainer des dépenses, et devenir ainsi également *ladres dans les entreprises.*

De ce rôle des administrateurs on peut conclure aisément dans quelle mesure les autres *associés*, les actionnaires sont renseignés, tenus au courant, mis en état en un mot de suivre utilement et de contrôler la marche de l'entreprise. Parmi ces actionnaires un certain nombre sans doute, les principaux, ne se font pas d'illusions sur le résultat final probable. Mais que leur importe à ceux-là, ce sont des *financiers* pour les quels la question se résume dans la spéculation. Ce qu'ils demandent, c'est que la Compagnie conserve une bonne apparence aux yeux du Public, du crédit, que l'action monte, et se répande, et que cela dure le temps nécessaire pour qu'ils puissent se défaire peu à peu de leurs titres avec bénéfice — après eux le déluge. Les autres, les petits porteurs qui ramassent, les yeux fermés, les titres mis en circulation par les premiers, comment pourraient-ils se rendre compte effectivement de la valeur de la concession, de l'habileté des administrateurs à en tirer parti, des chances de réussite de l'affaire? Ils n'ent ont certes, pour la plupart, ni le loisir ni les moyens. Dans les affaires de ce genre, en dehors des lanceurs, des promoteurs, les capitaux proviennent de la foi aveu-

gle ou de l'espoir du gain fantastique. — Mais pour tous ces *associés*, parti pris conscient ou ignorance, on ne peut que s'attendre à ce que «aucun ne se soit donné le soin d'y penser» si un contrôle sérieux, clairvoyant et indépendant, ne les renseigne. — Or, à la Compagnie de Mozambique comme dans les anciennes Compagnies semblables, de ce contrôle «personne ne se charge». A vrai dire un essai de contrôle a été tenté: en 1897, après bien des difficultés et une vive opposition d'une partie du Conseil d'Administration, le Comité de Paris avait réussi à faire envoyer à Beira un Inspecteur français. — Nous savons mieux que personne pourquoi, après quelques mois, ce poste a été supprimé. Le Contrôle fonctionnait avec trop d'indépendance et de clairvoyance, il était gênant.

La conséquence inévitable de cet ensmble de conditions est que, à la faveur de ces dissenssions intérieures du Conseil, à la Compagnie de Mozambique aussi, «les Directeurs», ceux qui exécutent «ont été tout puissants» et qu'ils en ont abusé. Si on compare les prévisions, les promesses, les affirmations formelles même, contenues dans les Rapports fournis d'année en année aux actionnaires, depuis

1893 jusqu'à 1897, avec les résultats que nous avons exposés, il est facile de se rendre compte du parti-pris d'optimisme qui a entrainé le Conseil à des énonciations assez aventurées.

Laissant de coté les années du début pendant lesquelles on ne peut guère, en effet, formuler que des espérances et passons, à l'année 1895. Dejà le Rapport du Conseil pour cette année là, annonce des *résultats positifs.*[1] D'après ce document la colonisation s'établit, et Macequece contient une «*population assez importante*» d'emigrants portugais (page 5). On a également obtenu «*une solution complète et satisfaisante de la question indigène*» (page 32). «*Dans les territoires tous les indigènes sont complétement soumis*» (page 6). «*L'agriculture aurait dejà acquis un développement sensible, si les sauterelles n'avaient pas envahi le pays en si grand nombre*» (page 8). — On avoue bien que la défense du rivage sur lequel Beira parait avoir été imprudemment batie, n'a donné, par les moyens employés jusqu'alors,

---

[1] Rapport sur l'administration de la Compagnie de Mozambique, en Afrique pendant l'année 1895 (Traduction française) — Paris, Chaix, 20 Rue Bergére, 1896.

«*que des dépenses constantes sans résultats satisfaisants et permanents*», mais aussitôt on rassure les actionnaires; le Gouverneur, dit on, «*a etabli un système de Surveillance perma-*«*nente pendant les époques critiques, afin de* «*pouvoir parer rapidement à tout danger*» (page 4). Ainsi qu'on se tranquillise, si les propriétaires riverains du Pungue, pour empêcher les dunes de sable, qui constituent leur propriété, d'être balayées et emportées avec leurs maisons, n'ont plus un obstacle matériel qui coûtait fort cher et ne servait de rien, contre les terribles envahissements des marèes équinoxiales, en revanche *on surveille rigoureusement les débordements!* — En fin de compte la recette totale en Afrique a été de 1.423.001 f, et la dépense pendant la même année 1.767.467 f; retranchant de cette dernière 371.398 f, qualifiés *depenses extraordinaires,* il ne reste, pour les frais ordinaires, que 1.396.069 f, de telle sorte que «*Si les* «*vues de la Compagnie n'étaient pas plus lar-*«*ges, l'administration actuelle de son terri-*«*toire serait suffisante pour donner un solde* «*positif en Afrique,* et distribuer dès à pré-«sent un dividende *à ses actionnaires*, sans «que les habitants souffrent ni se plaignent»

(page 4). *Extraire* d'Afrique, après moins de 3 ans d'occupation, *un dividende, sans douleur pour les colons,* voilà en effet un résultat bien allèchant pour les capitaux engagés, et surtout *ceux à venir.*

En 1896, c'est encore mieux, le Rapport du Conseil est un chant de victoire.[1] *La colonisation nationale se détermine»* (page 1); *On peut dire que les territoires de la Compagnie se maintinrent en paix pendant l'année écoulée»* (page 32), «*la tranquillité* absolue *qui a toujours regné dans tout le territoire, constitue un fait de la plus grande importance»* (page 33). Il est vrai que le même Rapport, parlant de l'impôt de Mussoco, contient (page 11) un renseignement assez contradictoire: «*pour donner le rendement que légalement il* «*(cet impôt) doit produire, il est indispensable,* «*comme pour l'impôt de palhote,* que le Barué soit dominé et le Zambèze complètement pacifié». Mais là il s'agit de démontrer aux actionnaires que ces impôts, qui n'ont encore donné que de faibles produits, doivent être,

---

[1] Rapport et balance des comptes, présenté par le Conseil d'administration. (Traduction française) Paris. Chaix, 20 Rue Bergére, 1897.

dans l'avenir, une vraie fortune pour la Compagnie; on a promis, par exemple en 1894 (Rapport du Conseil, page 8) que la recette de palhote produirait *prochainement* 1.828.000^{f} annuellement, et en 1896 on n'a recueilli que 350.000^{f} environ, et seulement 215.251^{f}, en 1897. Il est donc avantageux d'avouer, pour expliquer ces mécomptes, que l'occupation et la soumission du pays ne permettent encore que des recouvrements imparfaits. En ce qui concerne l'agriculture ou a aussi toute satisfaction «*l'exploitation agricole se développe*», dit-on (page 1), et en effet on cite (page 31) les exploitations existantes. Malheureusement, elles ne sont pas nouvelles, il y en a *quatre*, pas une de plus, et elles avaient déjà été citées l'année précédente: *Gorongoza*, *Luabo*, *Arriaga*, et *Raposo*. Il semble qu'on emploie à la Mozambique, pour ces *quatre figurants agricoles*, le procédé ingénieux des petites scènes de théâtres pauvres, où les mêmes personnages entrant par une coulisse ressortant par l'autre, et recommençant plusieurs fois de suite, passent et repassent, comme une chaine sans fin, sous les yeux des spectateurs, pour donner à la figuration l'illusion du nombre. Chaque année, dans chaque Rapport, le Conseil d'administra-

tion ne manque pas, depuis 1895, en se félicitant des créations agricoles survenues sur les territoires, d'énumerer à nouveau les mêmes quatre entreprises, dejà nommées. — C'est au fond peu important, ce qui l'est plus c'est que l'administration montre ces exploitations, en voie de prospérité, comme exemples, alors qu'en realité, malheureusement elle ne sont encore rien moins que florissantes. — En ce qui concerne Beira, nous voyons aussi dans le Rapport de 1896, plus d'une affirmation formellement erronnée: «*Beira continue*, dit-on (page 10), *à être considérée comme la ville la plus salubre de la côte orientale*», tandis qu'effectivement tous les malades de Beira qui le peuvent se réfugient pendantla saison chaude à Durban, dont les collines constituent un sanatorium, sans équivalent à Beira ou sur le reste de côte. — Quantité *de lots de terrains ont été affermés au cens* de 1.000 réis (5f,55) par mètre carré» (page 26). — Or, en fait, Beira comptait, fin 1897, 270 lots de terrains concédés, parmi lesquels *une dizaine* avaient été effectivement loués, ou plutôt vendus (fermage à 99 ans), à raison de ce cens exceptionnel de 1.000 reis. — Mais en dehors de cette *minime exception*, une cin-

quantaine de lots privilégiés payaient de 500 à 200 reis par mètre carré, et *tout le reste, la plus grande majorité*, 200 lots au moins, avaient été affermés *definitivement pour 99 ans*, à raison, non pas de 1.000 reis (5f55), ce qui serait vraiment trop beau pour une ville si jeune, mais à un cens infiniment plus modeste, compris entre *50* à *100 reis*, c'est à dire 0f,27 à 0f,55. Les lecteurs qui ne pourraient pas croire à une telle différence entre *la réalité* et ce *qu'on annonce*, n'auront pour s'édifier, qu'à consulter le *Bulletin officiel* de la Compagnie qui parait en Afrique, au chapitre «Concessions de Terrains».

Pour terminer, le Rapport conclut que, ainsi que cela avait été prévu l'année précédente, on a réalisé un *bénéfice* «qui permettrait la distribution d'un dividende pour l'exercice 1896» (page 34), cependant le Conseil propose de différer cette distribution «par prudence» (page 35).

Voilà donc qui est positif et formel, on ne s'était pas trop avancé en promettant, dès 1895, que l'année suivante donnerait un bénéfice, ce bénéfice existe. En effet nous constatons bien que la *Balance des comptes*. au 31 décembre, jointe au Rapport du Conseil, ac-

cuse un solde positif de *759.151*^{f}, *en or*, dit ce document. — D'où provient donc ce bénéfice? En examinant le *Compte de Profits et Pertes*, annexé à la Balance, on voit que la recette totale, en Afrique, a été, pendant l'année 1896, de 2.202.272^{f}, et la dépense de 353.379^{f}, pour l'administration d'Europe, et de 1.758.633^{f}, pour celle d'Afrique, au total 2.112.012^{f}; ce n'est donc pas là qu'il faut chercher l'origine de ce bénéfice. Il se trouve, presque entièrement, dans un produit de 669.018^{f}, indiqué dans le compte de Profits et Pertes comme *vente d'actions, de timbres, interêts et divers*. Ainsi, jusqu'à ce moment, la recette de la Compagnie a toujours été absorbée, et au delà, par les dépenses, cependant on avait besoin de donner l'appat d'un dividende, on a donc eu recours à un *expédient*. Expédient en effet et des plus fâcheux, comme nous allons voir: Quand la Compagnie a concédé à la Societé du Beira Railway, la construction et l'exploitation de la voie ferrée, en lui accordant ce privilège, garanti par l'interdiction des lignes concurrentes dans un rayon de 100 kilomètres de part et d'autre de la voie, et qui comprend en outre d'immenses cessions gratuites de terrains sur toute l'etendue

de son parcours, elle a reçu, en échange de ces avantages considérables, un certain nombre d'actions de cette Société. Au commencement de 1896, elle en possédait 160.540; cette valeur était naturellement cotée encore très bas, 5 à 6 schellings seulement, puisque l'Exploitation débutait, et que la ligne n'était même pas achevée, mais on devait s'attendre à une plus value importante, à mesure que le trafic se développera. Ces titres constituaient donc essentiellement une précieuse réserve d'avenir, pour les actionnaires de la Compagnie de Mozambique. Or, si nous sommes bien informé, quelqu'un vint offrir de la part d'une Societé anglaise, de prendre 100.000 de ces actions au taux de 11 schellings l'une, ce qui fournissait au Conseil d'administration le moyen de présenter un bénéfice, non sans procurer d'ailleurs une excellente affaire à la Societé anglaise, en faisant passer, à ce prix, les actions du Beira Railway du portefeuille de la Compagnie de Mozambique dans le sien — Le Conseil de Mozambique s'empressa d'accepter, et il put ainsi tenir sa promesse hasardeuse d'un bénéfice en 1896. — Le fait se passe de commentaires, nous poserons simplement ce dilemme: Si le Conseil d'administra-

tion de la Mozambique, a confiance dans l'avenir de cette compagnie, il ne peut refuser la même confiance au Beira Railway, organe à monopole des transports attendus, aussi bien des territoires de la Compagnie que de ceux de la Rhodésie. L'aliénation des titres du Beira Railway, avant que cette entreprise ait eu le temps de se développer, à la première occasion d'un bénéfice *minime,* constitue une réalisation déplorablement prématurée, et cet abandon du profit éventuel de l'avenir ne peut s'expliquer que par un besoin impérieux de faire argent, pour donner à la Compagnie une *apparence de bénéfices immédiats*, coûte que coûte. Pour se justifier d'avoir ainsi mangé en herbe le blé des actionnaires, l'administration ne pourrait qu'allèguer que l'espérance de moisson n'est pas fondée, autrement dit qu'elle désespère de la prospérité future du Beira Railway, et par conséquent de la Mozambique elle-même.

Pour l'année 1897 nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons exposé précedemment, aux *resultats financiers* au 1er Janvier 1898, page 60 et suivantes. On a dejà pu se rendre compte que les facheux errements que nous relevons n'ont pas cessé d'être en usage à la

Compagnie de Mozambique, dont les Directeurs «*mal embarqués*» eux aussi, «*ne peuvent plus que proclamer des succès, annoncer et distribuer des bénéfices,*» quels que soient les résultats obtenus par leur mauvaise administration.

Le dernier reproche adressé aux anciennes Compagnies de colonisation, est leur déplorable système des terres, ayant eu pour base la concession pour ainsi dire gratuite: «*concessions à peu près gratuites, a des personnalités hors d'etat de faire valoir, qui cherchaient a en trafiquer simplement, sans même les avoir occupées.*» Autant d'erreurs fondamentales, d'une actualité saisissante en ce qui concerne la Compagnie de Mozambique.

Nous n'insisterons pas sur les étranges pratiques de l'administration en 1897, relativement aux concessions de *talhões* à Beirà.[1] En matière de concessions agricoles et minières, le principe a été d'envisager d'abord, non la capacité à tirer parti, mais il faut bien le signaler, et cela n'étonnera personne, uniquement la *nationalité* et *l'influence* des deman-

---

[1] Voir à ce sujet la note 2, concessions, à la fin du volume, 2e partie.

deurs.— Facilité la plus grande, superficies considérables, accordées aux nationaux.— Difficultés énormes, surfaces restreintes concédées aux étrangers sans influence auprès de la Compagnie, mais pour les uns comme pour les autres, liberté absolue de ne tirer aucun parti. On se croyait tellement assuré que l'initiative privée n'aurait besoin d'aucun stimulant pour tout faire, tout créer, qu'on n'a même pas pris la précaution d'imposer sérieusement des conditions et des délais de mise en valeur, ou simplement d'occupation. Cela seulement suffirait à expliquer le marasme dans lequel nous avons vu s'éterniser l'agriculture et l'exploitation des mines. Dans le Manica, par exemple, les agents de la Compagnie, les employés du chemin de fer, les gardiens (en attendant des Directeurs) des Mines, ce petit noyau de fonctionnaires permanents qui, avec quelques marchands *banians,* constituent pour le moment toute la colonisation de cette vaste région, n'avaient encore, au commencement de 1898, d'autres ressources alimentaires que des produits de conserve, venus par Beira. Aucun des nombreux concessionnaires qui, depuis plus de cinq années, ont obtenu de la Compagnie des

cessions gratuites de terrains dans cette région, sous prétexte d'agriculture ou d'élevage, n'avait même commencé la plus modeste culture. Chacun attend, comme nous l'avons dit, *la spéculation*, c'est à dire l'occasion de *vendre sa concession sans l'avoir même occupée.* Il suffisait de passer la frontière, et d'aller à quelques kilomètres de Macequece, en territoire anglais, à Umtali, par rencontrer tout autour de cette ville naissante plus jeune que sa voisine portugaise, des fermes bâties, occupées, et travaillées, dont les produits, basse-cour et légumes, alimentaient régulièrement un marché public, et dès que l'achèvement de la voie ferrée, en Janvier 1898, a relié Macequece, à Umtalí par rails, c'est encore cette dernière ville qui a aussitôt procuré aux habitants du Manica portugais, un commencement de comfort alimentaire. A quoi tient ce résultat? Tout simplement au système de concessions adopté par la Rhodésie: concession large et immédiate à toute personne présentant les garanties élémentaires, et manifestant la volonté de travailler, de coloniser; obligation impérieuse d'avoir tiré parti dans un délai très court, un an par exemple ou même moins; à défaut, déchéance impitoyable

de la concession qui retourne au domaine pour être de nouveau cédée à un autre occupant plus sérieux. Il n'y a pas à insister sur la supériorité pratique de ce régime, pour la colonisation.[1]

Pour épuiser le sujet nous terminerons par deux mots, caractéristiques, sur le mode de concessions minières de la Compagnie de Mozambique. Beaucoup de ses contrats de cessions accordent aux concessionnaires *dix années* pour exercer leur droit de démarcation de claims, avec l'obligation de commencer à travailler *deux années* seulement, (ou plus), après l'accomplissement de cette démarcation, sans spécifier la quantité de travail suivant le nombre de claims. Un concessionnaire de mines peut donc demeurer *12 ans* dans l'inaction, et, passé ce délai, il peut effectuer telle quantité de travail qui lui convient. N'avions nous pas raison de dire que la Compagnie s'est même privée du droit d'exercer une action quelconque sur l'inertie de ses concessionaires, et que les concessions qu'elle a ac-

---

[1] Voir au sujet de ces questions des développements plus complets à la note 4, *Renseignements descriptifs et agricoles*, en fin du volume, 11e partie.

cordées jusqu'à ce jour, ne paraissent pas avoir été faites en vue de déterminer ou préparer la colonisation, la mise en valeur de son domaine, mais uniquement de favoriser des spéculations particulières.

Son insuccès actuel, qui resulte de l'ensemble de causes que nous venons d'énumérer, n'etonnera personne. Elle récolte ce qu'elle a semé.

II. Etat de l'opinion des Pouvoirs dirigeants de la Compagnie

Nous touchons au terme de cette étude, avant de conclure il n'est pas sans interêt de chercher à connaître le fond de la pensée, l'etat d'âme des pouvoirs qui mènent les destinées de la Compagnie de Mozambique.

D'abord le pouvoir primordial, celui qui a le domaine éminent, le cédant, l'Etat Portugais. Pour lui la Compagnie de Mozambique a été une nécessité, un expédient, un épisode dans l'histoire de sa conquête et de son occupation des territoires du Sud Est Africain. On peut supposer que, si cet organisme, tant qu'il durera, est bien dans sa main, s'il assure indirectement la possession effective et durable du domaine momentanément confié, son but essentiel aura été atteint. — Quant au résultat financier final de la Compagnie, il est se-

condaire à ses yeux, c'est l'affaire des capitaux, la plupart étrangers, engagés dans l'entreprise; le pays n'a rien à y perdre si, en fin de compte, le gage, en cas de ruine, c'est à dire les territoires concédés, retournent à la Nation. Celle-ci y aura toujours trouvé un bénéfice puisque ces territoires lui étaient contestés, qu'ils étaient menacés, peu occupés, plus onéreux que productifs. — L'apport laissé par la Compagnie, même ruinée, sera toujours un gain.

En ce qui concerne le Conseil d'administration, parmi les trois éléments de nationalité différente qui le constituent, le groupe national, en majorité de par la charte, entend être le maitre, bien que les *capitaux* ne soient pas siens, par ce que le *domaine* est à lui. Sa politique a consisté, jusqu'à ce jour, à s'entendre avec l'élément anglais, pour tenir en échec l'influence du groupe français, qu'il a réussi à annuler ainsi complètement. Donc, si le Comité français, représentant la plus forte majorité des actionnaires, a des vues et une opinion, elles sont absolument négligeables. Ce comité, pour des raisons que nous ne voulons pas envisager ici, s'est résigné à ne pas compter, et à tout accepter, pourvu qu'on

lui réserve sa part d'influence *sur le terrain des émissions.*

Le point de vue anglais est caractéristique: Si le pays a vraiment de l'avenir, il se developpera par la force des choses, en dépit des fautes et des erreurs d'une administration, certainement mauvaise, mais qu'on ne souhaite pas meilleure car on aurait moins d'influence sur elle. Tout est donc pour le mieux tant que le Public aura confiance, que l'action montera, et que les émissions successives se feront avantageusement. — Quant aux Portugais du Conseil, très intelligents pour la plupart, il ne se font aucune illusion sur les lacunes de leur gestion. Mais, pour arrêter la Compagnie sur le pente où elle court inévitablement à sa ruine, il faudrait des *actes*, et ils s'amusent à des *idées* et à des *mots*. Ils pensent en général que le principal interêt de la Compagnie n'est pas dans l'utilisation de sa concession; Elle a un champ beaucoup plus vaste où il lui sera surtout beaucoup plus facile de récolter des bénéfices. — D'après sa charte elle n'est pas uniquement une Compagnie de colonisation, elle peut aussi solliciter, obtenir, et exploiter, le monopole de toutes les *affaires* que son Conseil rencontrera. Etant donnée la

situation financière du Portugal, elle peut être essentiellement un *instrument de crédit*. Le gouvernement portugais manque d'argent, il lui en faut beaucoup chez lui et dans ses colonies, et, ayant épuisé les gages ordinaires, il n'en trouve plus, qu'à des conditions qui inquiètent avec raison le patriotisme national. L'opinion publique ne permettrait pas de confier directement à des mains étrangères le développement de son domaine colonial. La Compagnie de Mozambique a une étiquette bien nationale, elle possède un peu d'or dans sa caisse et beaucoup de confiance de la part des capitaux étrangers, elle est donc merveilleusement placée pour jouer le rôle providentiel *d'intermédiaire financier*, dans lequel, en rendant au Pays un service patriotique, elle trouvera par surcroit, le bénéfice d'un fructueux courtage. Tels sont les songes dorés qui occupent le sommeil, dans lequel s'endort le Conseil de la Mozambique. Quel réveil... pour les actionnaires!

Conclusions

De cette étude impartiale, que nous nous sommes efforcé de raccourcir et qui cependant à dû être longue pour envisager tous les cotés essentiels de la question, se dégagera certainement l'impression que la situation actuelle de la Compagnie de Mozambique est des plus graves, et qu'en dépit de l'illusion des dividendes qu'elle annonce, et distribue, cette Societé marche à une ruine certaine si on n'apporte à sa mauvaise administration, un prompt remède — mais cette conclusion se formule plus aisément que le fait ne pourra s'accomplir. Pratiquement, dans l'impossibilité de modifier les règles organiques de la charte, on ne peut guère, que subir telle administration dont les défauts ne sont que trop apparents et réels — Il ne reste donc qu'à rechercher les moyens d'en réduire au minimun

les fâcheuses conséquences. C'est l'affaire des actionnaires, tout puissants à cet egard en *Assemblée générale*. Nous nous bornerons à signaler quelques points essentiels.

D'abord, à la Compagnie de Mozambique comme à toutes les entreprises, petites ou grandes, il faut l'établissement d'un Budget; à vrai dire théoriquement ce Budget existe, mais, comme nous le disait un fonctionnaire des plus importants de Beira en 1897, «il n'y a pas à en tenir compte. Le conseil qui l'établit, les actionnaires qui le votent, en Europe, ne peuvent connaître les besoins de l'Afrique que seul le Gouverneur est en mesure d'apprécier. On ne peut donc rien lui prescrire, il fait ce qu'il juge meilleur.» Et effectivement le budget établi ne compte pas. On dépense ce qu'on veut, et en fin d'année, quand on a constaté quel a été l'excédent de dépenses sur le Budget voté par les actionnaires, pour établir le suivant, les prévisions antérieures, grossies de cet excédent accepté sans contrôle, deviennent les nouvelles prévisions de l'exercice à venir, et ainsi de suite d'année en année. Aussi ne se presse-t-on guère d'établir un tel Bugdet, et nous voyons par exemple cette année que le Budget de 1898, qui

pour être exécutoire aurait dû être voté préablement, par l'Assemblée générale, *ne lui a pas encore été soumis* puisqu'elle n'a pas encore eu lieu.[1] Comme la date de cette assemblée est fixée seulement au 10 novembre 1898 le Bugdet ne pourra donc être voté et adressé en Afrique, pour, y être soit-disant executé, qu'après la clôture complète de l'exercice. Ces Bugdets ne sont donc jamais des prévisions, des indications de dépenses autorisées par les actionnaires, plus ou moins formelles pour les ordonnateurs, ce sont des faits accomplis. Les actionnaires sérieux ne manqueront pas de trouver sans doute un peu lourde la plaisanterie de ce Conseil d'administration qui va leur demander gravement le 10 novembre 1898, de discuter solennellement, en Assemblée générale, les crédits qu'ils sont d'avis de mettre à la disposition de l'administration d'Afrique, pour cette même année 1898 qui va finir un mois plus tard! Et ils exigeront que dans l'avenir des budgets, établis par le Conseil sur les données sérieuses qu'il doit se procurer, leur soient présentés pour être examinés et arrêtés de manière à pouvoir parve-

---

[1] Ceci a été écrit le 12 novembre 1898.

nir à l'administration d'Afrique au moins au commencement de l'exercice auquel ils se rapportent, et que ces documents soient en outre, dans la mesure prescrite par l'Assemblée, impératifs pour cette administration. C'est le seul moyen d'empêcher que les dépenses excèdent les intentions des actionnaires, et que, s'il y a des bénéfices, la disposition et l'emploi leur en soient également laissés. En second lieu si la liberté de choisir le pouvoir executif et l'administration de la Compagnie, est en partie limitée pour les actionnaires, par telles conditions de la charte, comme cette Compagnie est leur proprieté légitime, on ne peut leur dénier, de toute justice, le droit de surveiller cette administration. Il est donc indispensable d'établir un Contrôle, indépendant, désigné par les actionnaires, qui les renseigne contradictoirement avec l'administration locale, sur la marche générale des affaires, et qui examine si la gestion financière est conforme aux vues de l'Assemblée générale.

A ces deux principes fondamentaux, établissement d'un Budget sérieux, communiqué en temps opportun, et obligatoire, et constitution d'un Contrôle clairvoyant et indépen-

dant, qui doivent être la sauvegarde des actionnaires, il faut ajouter, vigilance permanente, active, énergique au besoin des Comités extérieurs, plus à même d'échapper à l'influence des petites questions locales.[1]

Si par ces moyens on n'arrive pas à prévenir toutes les fautes, et à extirper tous les abus, on en circonscrira tout au moins l'importance dans des limites restreintes. Les actionnaires, pouvant suivre et surveiller la marche de leurs intérêts, pourront intervenir pour exercer une action efficace, sur les destinées de la Compagnie de Mozambique. Dans le cas contraire on peut s'attendre à une fin désastreuse.

---

[1] Il paraît bien difficile que ce souhait se réalise tant que les administrateurs des Comités seront, comme nous l'avons indiqué, justiciables du bon vouloir de l'administration pour les *affaires* qu'ils poursuivent sur les territoires mêmes de la concession. Comment ne pas se montrer indulgent pour les fautes d'une administration dont on a besoin !

2e PARTIE

NOTES ET RENSEIGNEMENTS

Notes et Renseignements

Note n.° 1
Chiffre de la population, sur les territoires de la Compagnie

On ne possède aucune donnée précise sur le chiffre de la population indigène qui occupe les territoires de la Compagnie de Mozambique. Le premier gouverneur de Beira, Mr le Colonel Machado, l'avait évaluée à 400.000 noirs. A la même époque Mr X. Hoffer, actuel Directeur d Oceana Compagnie, dans le Sud de l'Afrique, qui avait visité la partie de la concession de la Compagnie comprise entre le Zambèze et le Pungue, admettait, dans sa relation de voyage un chiffre beaucoup moindre. — En 1897, le recouvrement des impôts

indigènes a donné, pour les Prazos soumis au Mussoco:

Sena, *recette*.....	59.738f
Gorongoza, dito.....	8.700f
Total.....	68.438f

Ce qui, en tenant compte de ce que la Compagnie ne perçoit au Gorongoza, que 40 % seulement de la recette totale du Mussoco, et que le tarif de cet impôt est de 830 réis (4f,46) par tête, ferait croire à une population de 18.000 à 20.000 âmes, pour la région *soumise, au Nord du Pungue.*

D'autre part l'impôt de palhote qui est prélevé sur les indigènes, *au Sud de ce fleuve* a donné pendant la même année:

Beira, *recette*	1.459f
Busi, dito.....	30.610f
Cheringoma,[1] dito.....	15.978f
Chiloane, dito.....	47.308f
Chimoio, dito.....	21.275f
A reporter.....	116.630f

[1] Cheringoma, bien qu'au Nord du Pungue a été soumis à l'impôt de palhote et non au Mussoco.

Report.....	116.630f
Govuro, dito.....	34.705f
Manica, dito.....	2.100f
Moribane, dito.....	15.689f
Mossurize, dito.....	25f
Neves-Ferreira, dio....	5.952f
Sofala, dito.....	40.150f
Total.....	215.251f

soit *16.169* palhotes — on peut admettre que chaque palhote *habitée*, représente 4 personnes; plusieurs sont occupées par un seul noir, cette moyenne est donc sans doute un peu forte, et on peut la considérer comme un maximum, qui donnerait, pour le chiffre de la population soumise et imposée, au Sud, 65.000 âmes. Nous trouvons ainsi 85.000 âmes sur les territoires occupés et soumis. Reste le chiffre de la population du Barué, du Mossurize, des régions du Sud vers le Sabi, qu'il est impossible d'évaluer, même approximativement, pour le moment, mais qui, cependant, ne saurait être bien considérable d'après le témoignage des explorateurs qui ont traversé ces régions et les disent très peu habitées.— On peut conclure de tout ceci que, si la population totale indigène dépasse 100.000 ha-

bitants sur l'ensemble des territoires de la Compagnie, elle n'atteint sûrement pas 200 mille habitants, ce qui se rapproche de l'évaluation de Mr X. Hofler.

Note n° 2 — Concessions

Tout ce qui a trait au régime des concessions, urbaines, agricoles ou minières, se trouve au Journal officiel que l'administration d'Afrique publie bi-mensuellement à Beira, sous le titre de «Boletim da Companhia de Moçambique». On y trouvera, depuis le milieu de l'année 1892 jusqu'à ce jour tous les decrets, ordres, arrêtés, etc..., relatifs aux concessions, aux mines, aux taxes de toutes natures, avec la nomenclature des concessions accordées, le prix de leur *foro* annuel, ou redevance à payer pendant 99 ans à la Compagnie cessionnaire, ou à ses successeurs. — Nous renvoyons à cette publication, pour la connaissance de tous les actes administratifs officiels de la Compagnie en Afrique.

Nous donnerons simplement des détails sur les concessions de talhoes à Beira.

Concessions de Beira — Comme nous l'avons dejà indiqué sommairement Beira a été etablie sur une longue et étroite bande de sable, une presqu'île de 3 kilomètres, près de l'embouchure du Pungue, entre la rive gauche de ce fleuve et le Rio Chiveve lequel creuse une tranchée de 250 mètres de large, parallèle à cette rive, à sec à marée basse, pleine à marée haute. — La terre ferme, de l'autre coté du Chiveve, est le commencement de l'immense plateau qui s'étend, sur une longeur de 60 kilomètres environ, en remontant sur la rive gauche du Pungue, par une pente insensible jusqu'à Fontesville. Ce plateau, entièrement inondé pendant la saison pluvieuse, forme, à ce moment, un vaste lac, mettant, après chaque pluie, plusieurs jours, quelquefois plusieurs semaines, à s'écouler, laissant ensuite en se retirant un marécage dans chacque dépression, ce qui explique l'insalubrité de ces terrains. La presqu'île sablonneuse, étant moins insalubre, on a donc tout interêt à s'y maintenir. Malheureusement si la partie centrale de cet atterrissement formé par les dépôts de la rivière, parait stabilisée depuis une longue période, en revanche ses contours subissent perpétuellement des modifications

sous l'action des forces agissantes, les apports de la rivière qui comblent et envahissent, et la marée qui creuse, affouille et entraine, et ces déplacements sablonneux, incessants, sans loi connue, irréguliers, menacent sérieusement l'assiette de la ville. — Nous avons vu, au moment des marées équinoxiales, les eaux du Pungue, soulevées par un raz de marée, venir battre avec violence la plateforme de la ville, l'envahir, et rejoindre finalement les eaux du Chiveve sur plusieurs points, transformant ainsi la presqu'île en une série d'ilôts entre lesquels les eaux circulaient avec un énorme courant. Pour parer a ce danger d'inondation torrentielle, très sérieux, la Compagnie, après plusieurs essais infructueux, a entrepris en 1897 l'exécution, sur la rive du Pungue, d'une muraille de défense, formée de sacs de ciment et sable, pour laquelle elle avait dejà dépensé dans cette même année, 652.316^{f}, ponr une longueur de 872^{m},59, et qui cependant était encore tout à fait insuffisante comme résistance et ne pouvait constituer qu'une solution *extremement provisoire*. De l'autre coté de la ville, sur le Chiveve, où il est naturellement beaucoup plus facile de limiter, l'envahissement des eaux, on avait

adopté le projet d'une *digue*, qui règularisera, en ligne brisée, la rive gauche du Rio, et derrière laquelle, en remblayant, on récupèrera de grandes surfaces de terrains abrités, en pleine ville. La première section de ce travail, a été concédée par la Compagnie, à la Societé du «Sud Est Africain», qui ne tardera pas à l'avoir achevée; le prolongement avait été également éventuellement accordé à la même Societé, à moins que ce ne soit son concurrent «l'Oceana» qui l'ait définitivement obtenu.

Les premiers établissements de la Compagnie de Mozambique ont été faits à la pointe de la presqu'ile, au confluent du Chiveve et du Pungue, où on a d'abord installé la Douane. Les premiers colons ont groupé leurs comptoirs tout autour, puis on s'est ensuite étendu, à partir de cette pointe, en descendant vers la mer, du coté d'un coude du rivage formé par l'embouchure du Pungue appelé «Pontegea».— En 1897 on a fait de tout cet emplacement un *lotissement de Beira actuelle et future*, en 547 divisions ou «talhões» de 1.000 à 2.500 m. q. de superficie en moyenne, savoir 500 talhões sur la presqu'ile, 47 de l'autre coté du Chiveve. Sur cet ensemble, 105 lots,

envahis par les eaux à chaque marée, parmi lesquels 40 qui doivent être assèchés par la partie de la digue du Chiveve actuellement en construction, n'ont pas pu être concédés; 272 l'ont été à divers, et la Compagnie s'est reservée le reste, soit 170 environ. Comme nationalité, les concessionnaires se divisent en: Anglais 108, Portugais 85, Français 30, autres nationalités 49.

Quant à la constitution de cette propriété, voici quelle en avoit été la marche. Avant 1897 la Compagnie avait peu concédé à titre définitif, et les transactions sur les terrains étaient également peu actives, plusieurs concessionnaires ayant laissé même périmer leurs titres d'occupation ou les cédant à un prix très faible. Pendant toute l'année 1896, nous ne relevons au Bulletin officiel que 4 ventes de talhoës, deux en Juin, une en Septembre et une en Novembre; au commencement de 1897, un talhoe, admirablement situé à coté de la résidence du gouverneur, le n.° 132, se vendait encore *6.250f* seulement. A ce moment deux groupes, *sans lien apparent*, entamaient *simultanément* des operations de spéculation sur les terrains. — L'un était officiellement suscité par Mr Cecil Rhodes, l'au-

tre englobait *directement* «Oceana» ainsi qu' un certain nombre de particuliers influents à la Compagnie de Mozambique, et *indirectement* la Compagnie du Sud Est Africain. — Ce dernier groupe déterminait une hausse subite considérable sur la valeur des terrains par quelques achats faits à des prix 5 à 6 fois supérieurs a ceux du cours normal, comme par exemple les lots 213 et 218, bien inférieurs comme valeur au lot 132, achetés cependant, par le Sud Est Africain, *29.000 chacun*, ou le lot 107, payé *94.500f* par «Oceana» — Depuis quelques mois deja, la Compagnie de Mozambique avait cessé d'accorder des concessions gratuites à Beira; en présence de cette activité soudaine du marché, il semble que le devoir de l'administration était, pour obtenir une réalisation avantageuse des terrains de la ville, aussi bien que pour valoriser ceux qu'elle entendait se réserver pour l'avenir, de profiter de l'occasion qui s'offrait, pour mettre en vente un certain nombre de talhoes. — Et pour cela elle aurait dû évidemment, suivant les règles logiques adoptées partout, aussi bien en Amérique que sur les territoires voisins, de la Rhodésie, avoir recours à la vente aux enchères. — C'est

ainsi, par exemple, que la Rhodésie, quand elle crée un «Township», après avoir concédé d'abord aux débuts, presque gratuitement un très petit nombre de «Stands» de la ville projetée, pour y fixer quelque population qui serve de noyau, cherche ensuite à attirer l'attention des capitalistes en procédant, avec la plus large publicité possible, à la vente aux enchères d'un premier lot de 10 à 20 Stands.

Si leur réalisation est facile et avantageuse, la Compagnie recommence la même opération dans en délai très court ; dans le cas contraire si les enchères ont été lourdes, elle attend des mois, et n'aliène pas une parcelle de ses réserves, jusqu'à ce que l'augmentation de la population rende nécessaire, et par conséquent profitable pour elle, la reprise des ventes. Par cette méthode, une Compagnie territoriale réalise bien, reste maitresse du marché, et place ses terrains entre les mains de possesseurs, qui n'ayant pas reçu un don gratuit, mais ayant fait un placement, ou une spéculation, ont interêt à les rendre productifs. On ne peut que s'étonner que l'administration de Beira ne se soit pas inspirée de ces exemples. On constate en effet au Bulletin officiel, que précisément au moment de l'elévation des

prix de ventes des talhoes de cette ville, elle a tout à coup, en quelques mois, *concédé* 115 talhoes, parmi lesquels *5 à 6* ont été mis aux enchères, tout les autres, soit plus de *100,* ayant été donnés presque gratuitement contre le paiement d'une redevance assez faible, de 70 à 120 reis par mètre carré, ce qui fait revenir le talhoe à *200.000 réis* au maximun en moyenne *(1.100 à 1.200f)*, alors qu'à la même époque, dans les transactions entre particuliers, les talhoes analogues se réalisaient couramment à 2, 3, 4 ou même *5 contos de réis (10.000 à 25.000f)*, ainsi qu'en témoigne le Bulletin officiel. — Et en examinant les choses de plus près, l'étonnement redouble quand on s'aperçoit qu'un certain nombre de ces concessions à peu près gratuites, ont passé presque immédiatement sans transition, des mains des concessionnaires ainsi privilégiés par l'administration de la Compagnie, dans celles d'acheteurs divers, de telle manière que ces concessionnaires sembleraient en quelque sorte n'avoir été que des intermédiaires favorisés. Ajoutons que, parmi les talhoes achetés pour déterminer la hausse, ou reçus gratuitement, au même, moment, ceux qui se trouvaient la proprieté d'Oceana ou

celle des financiers du même groupe ayant mené cette opération, ont été, aussitôt après, cédés en bloc, 2 ou 3 mois plus tard, à une Société anglaise, spécialement constituée à cet effet, La Beira Land, Estates, Buildings Compagnie, au prix de 30.000 £ (750.000 f) dit-on, et que le Gouverneur de Beira, qui avait distribué ces concessions, devenait Administrateur de cette Societé, sans cesser de faire partie de la Compagnie de Mozambique.

Pour clore cet exposé relatif aux concessions faites à Beira en 1897, nous livrerons aux méditations des lecteurs, les cessions suivantes que nous relevons au Bulletin officiel de la Compagnie. — Terrains tout autour de Beira, concessions:

Août 1897

36 hectares, *à Mr X... chef de Service de la Compagnie (redevance 3.000 réis, 15f par an).*

16 Novembre 1897

100 hectares, avoisinants, au fils *du même Mr X.* (cedés par lui à son père *15 jours plus tard*, le 1er décembre 1897).

100 hectares, dito, au Secrétaire particulier du Gouverneur (cédés également par lui *au même Mr X. 15 jours plus tard)*.

100 hectares, dito, concedés dans les mêmes conditions (et toujours rétrocedés *à Mr X., 1 mois plus tard,* le 16 Décembre 1897).

(Cessions faites par le Gouverneur, à raison de 10.000 réis, suit 50^f par an).

Et cet ensemble de concessions était, avant la fin de l'année, *vendu*, bien définitivement cette fois, par *Mr X.*, à un acheteur sérieux, spéculateur anglais de Beira, au prix de *plusieurs mille livres*.

Note n.° 3—Beira et son port Renseignements pratiques

Relations avec l'Europe. — Beira est desservie régulièrement par 5 lignes de Paquebots, y possédant des agences. — 2 lignes françaises, les «*Messageries Maritimes*» et les «*Chargeurs Réunis*».— 2 anglaises, la «*Castle Line*» et «l'*Union Line*». — une allemande, la «*Deutsch-ost-Afrika-Linie*».

Messageries Maritimes. — Départ de Marseille, via Suez, le 25 de chaque mois, arrivée à Beira le 20 du mois suivant.— Départ de Beira, le 30 de chaque mois, arrivée à Marseille vers le 25 du mois suivant.

(Ligne de l'Océan Indien, entre Marseille et Diego-Suarez, en ce point transbordement sur la ligne annexe de Diego à Lorenço-Mar-

quès). Escales: Port Said, Suez, Djibouti, Aden, Diego-Suarez, Mozambique.

Prix de passage: 1e classe, 1025f; 2e classe, 720f; 3e classe, 380f.

Chargeurs Réunis.— Départs mensuels, du Havre le 15, de Bordeaux le 18, de Lisbonne le 21.— Via le Cap, arrivée à Beira vers le 25 du mois suivant.

Départ mensuel de Beira vers le 24, arrivée à Lisbonne vers le 24 du mois suivant, à Bordeaux le 27, au Havre le 30.

(Ligne du Havre à Madagascar). Escales: Dakar, Ténériffe (au retour), le Cap, Lorenço-Marques.

Prix de passage	1e classe	2e classe	3e classe	4e classe
Du Havre et Bordeaux..	1150f	1050f	425f	350f
De Lisbonne.....	937f,50	687f,50	375f	325f

Union Line.— Départ de Southampton (ou Londres ad libitum) le Samedi, toutes les 4 semaines, via le Cap, arrivée à Beira 25 à 30 jours plus tard.

Départ de Beira toutes les 4 semaines, à dates variables, arrivée à Southampton 25 à 30 jours plus tard.

(Ligne de Londres à Madagascar et l'Ile Maurice, jusqu'à Natal, en ce point (ou à Lorenço-Marques) transbordement sur la ligne annexe, ou sur la ligne allemande «Deutsch-ost-Afrika-Linie»). Escales: Madère, le Cap, Mossel-bay (Knysna), Algoa-bay (Port-Elisabeth), Port-Natal (Durban), Delagoa-Bay (Lorenço-Marques).

Prix de passage	1e classe	2e classe	3e classe
De Londres et Southampton.	1500 f	825 f	500 f
De Lisbonne.....	937 f,50	687 f,50	425 f

(Sur les lignes anglaises et allemandes, le prix de passage ne comprend pas le vin ou autres boissons de table, qui doivent être payées à part).

Castle Line.— Départ de Southampton (ou Londres) le samedi, toutes les 4 semaines, de manière à alterner par quinzaine, avec l'*Union Line*.— Conditions identiques.

Deutsch-ost-Afrika-Linie. — Départ de Hambourg le mercredi, toutes les 2 semaines, via Gibraltar et Suez, départ de Lisbonne 7 jours plus tard, et de Naples 14 jours plus

tard, arrivée à Beira 35 à 40 jours après le départ d'Hambourg.

Départ de Beira toutes les 2 semaines à dates variables, passage à Naples 29 jours plus tard, à Marseille 31 jours, à Lisbonne 37 jours, et arrivée à Hambourg 44 jours environ après le départ de Beira.

(Ligne Hambourg-Durban). Escales: Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Lisbonne, Marseille (au retour), Naples, Port-Said, Suez, Aden, Mombassa, Tanga, Dar-es-Salam, Zanzibar, Mozambique.

Prix de passage	1e classe	2e classe	3e classe
De Hambourg, Amsterdam ou Anvers.	1125 f	750 f	437 f,50
De Lisbonne, Marseille ou Naples...	937 f,50	687 f,50	375 f

Indépendemment de cette voie exclusivement maritime, plus ou moins directe et rapide, on peut aussi prendre, pour se rendre à Beira, *la voie de terre* sur *une partie du parcours*, en débarquant au Cap. De là on a le choix entre trois itinéraires.

1e Du Cap à Lorenço-Marques par Railway, via Bloemfontein, Johannesburg, Prétoria:

TRAJET: Du Cap à Johannesburg.	57	heures
De Johannesburg à Lorenço-Marques.....	24	»
Total....	81	»

Prix de transport: 1er classe 411 f, 2e classe 295 f,75, 3e classe 159 f,50.

Au delà on trouvera facilement à Lorenço-Marques, dans un délai de 2 à 4 jours, une occasion pour se rendre à Beira par mer, par un Paquebot français, anglais ou allemand.

Durée du passage, 2 jours 1/2

Prix de passage: 1er classe 200 f, 2e classe 150 f, 3e classe 80 f.

2e Du Cap à Beira par terre:

VOIE A. — Du cap à Prétoria par Railway, 59 heures.

Prix de transport: 1er classe 298f,50, 2e classe 207 f,75 et 3e classe 116f,60.

De Prétoria à Salisbury par coach, 10 jours.

Prix de transport: unique 852f,50.

VOIE B. — Du Cap à Buluwayo par Railway, 4 jours.

Prix de transport: 1er classe 448f,40, 2e classe 294f,85 et 3e classe 141f,75.

De Buluvayo à Salisbury, par coach 4 jours.

Prix de transport: unique 425f.

Au delà de Salisbury le trajet s'effectue comme suit:

De Salisbury à Umtali, par coach, 2 jours.

Prix de transport: unique 200f.

D'Umtali à Beira, par Railway, 24 heures.

Prix de transport: 1ere classe unique, 150f.

Dans le cas où on adopterait cette manière de se rendre à Beira en utilisant la voie de terre, on aurait interêt à prendre à Londres (ou Southampton) la *Malle Royale*, transport rapide par *Union Line* ou *Castle Line* partant chaque quinzaine, le Samedi, de Londres, et atteignant le Cap 16 à 17 jours plus tard.

Postes et Télegraphes. — *Service postal (Compagnie de Mozambique)*. Bureaux ouverts à Beira, de 8h à 11h du matin, et de 1h à 5h du soir.

Transports des correspondences à l'intérieur de la concession. — Départ d'un *train-poste* de Beira chaque mercredi à 12h,10′ soir, arrivée à Macequece, Jeudi à 2h,15′ soir, à Umtali, Jeudi à 4h,45′ soir. Au delà la poste continue par coach, sur Salisbury, où elle arrive le Samedi à 8h du soir.

Elle repart de cette dernière ville, chaque mardi à 5h du soir, par coach, puis par train poste: d'Umtali, le Vendredi à 5h du matin, de Macequece, le Vendredi à 7h35′ du matin, pour atteindre Beira le Samedi matin à 5h.

Taxes

	A l'Intérieur	Pour la Rhodésie	Pour le Transval Natal Cap Zanzibar	Pour l'Europe et autres pays		Indes Colombo Aden
				Via Suez	Via Transval	
Lettres n'excedant pas 15 gr.	25 rs.	75 rs,	50 rs.	50 rs.	100 rs.	100 rs.
Par chaque 15 gr. en plus ...	25 rs.	75 rs.	50 rs.	50 rs.	100 rs.	100 rs.

Imprimés: Dans la province de Mozambique, par 50 gr. 2 rs. 1/2
Pour l'Europe..... 10 rs.
Pour autres pays..... 20 rs.

Valeurs déclarées:

De	1:000 rs. à	10:000 rs.	10 rs.
De	10:000 rs. à	50:000 rs.	20 rs.
De	50:000 rs. à	100:000 rs	30 rs.
De	100:000 rs. à	500:000 rs.	50 rs.
De	500:000 rs. à	1.000:000 rs.	100 rs.

au delà, 50 rs. pour chaque 500:000 rs. ou fraction de 500:000 rs.

Service télégraphique. — (Compagnie du Beira Railway).

Bureaux ouverts à Beira:

Lundi à Vendredi.....	de 8 h à 11 h matin de 1 h à 5 h soir
Samedi.....	de 8 h à 1 h soir de 5 h à 6 h soir
Dimanches et jours fériés anglais.....	de 9 h à 10 h matin de 5 h à 6 h soir

Taxes: Sur le Beira Railway et pour la Rhodesie: 2 shellings 6 p. par 10 mots; 3 p. pour chsque 5 mots en plus. Pour le reste de l'Afrique du Sud: 3 schellings, 6 p. pour les 10 premiers mots, 6 p. pour chaque 5 mots supplémentaires.

Taxe télégraphique pour l'Europe (par cable) 6f,30 par mot.

Service des transports a l'Intérieur. — La Compagnie de Mozambique n'ayant pas encore construit une seule route, on ne rencontre, sur toute l'étendue de sa concession, d'autres voies de communication, à part le Beira Railway, que les sentiers des noirs, où l'on ne peut circuler qu'à pied, ou parfois à cheval ; tous les transports y sont effectués à tête d'hommes.

Beira Railway. Marche des trains au 1er mars 1898

Stations	Mercredi	Jeudi
	H. M.	H. M.
Beira	Dép. 12,30 soir	
Fontesvilla	4,00	
Bamboo Creek (H)	6,05	
Siluvu Hills (H)	7,30	
Amatongas (H)	9,35	
Manangebas	Arr. 11,05	Dép. 5,30 matin
Chimoio		9,45
Macequece		2,15 soir
Umtali		Arr. 4,45

Stations	Vendredi	Samedi
	H. M.	H M.
Umtali	Dép. 5.00 matin	
Macequece	7,35	
Chimoio	12.15 soir	
Manangebas	Arr. 3,20 Dép. 5,00	
Amatongas (H)	7,00	
Siluvu Hills (H)	9,10	
Bamboo Creek (H)	10,50	
Fontesvilla		1.20 matin
Beira		Arr. 5,00

Prix de transport: Beira à Umtali 1ere classe 150f.

Indigènes, 37f,50.

Bagages. — Chaque passager de 1er classe peut se faire accompagner par 60 livres (anglaises) de Bagages, transportées *gratuitement à ses propres risques.* — Les excédents sont taxés à raison de 15 schellings (18f,75) par 100 livres.

Marchandises.—Machines, ciment, liqueurs, 275f par tonne de 2.000 livres anglaises, ou à l'encombrement par 40 pieds pour tonne, au gré du Beira Railway. Riz, denrées alimentaires. 150f par tonne. Bois . . . 275f par tonne ou à l'encombrement comme plus haut. Pour les dimensions supérieures à 30 pieds, augmentation supplémentaire.

Chevaux, mules, 175f par tête, ânes, 150f. Si l'animal est envoyé seul exigeant l'emploi d'un wagon, supplément de 250f. Si l'expedition comprend 2 animaux, supplément de 150f.

Hôtels. Ressources alimentaires.— On rencontre sur le parcours du Beira Railway des *Hotels* qui mériteraient à peine le nom de détéstables auberges, dans n'importe quel pays d'Europe. On y peut coucher et ne pas tout à

fait mourir de faim, à *Fontesville, Manangebas, Chimoio, Macequece.* Umtali possède un *assez bon* Hotel anglais. A Beira existent deux hotels passables, et 5 à 6 très médiocres, ou le service (si tant est qu'ils aient un service) est fait à *l'anglaise coloniale,* aux prix de 10 à 15 schellings par jour et par personne, suivant la durée du séjour (12f,50 à 18f,75). En dehors de ces établissements la vie matérielle est à la fois assez difficile, fort chère, et dépourvue de tout comfort, en raison de l'absence absolue de productions locales, et dela rareté de la main d'œuvre indigène. Un domestique noir, côute de 1 £ à 2 £ (25f a 50f) par mois, plus sa nourriture, assez simple à la vérité, mais son service est inexpérimenté et fort irrégulier, les indigènes préférant toujours, quand ils en trouvent l'occasion, travailler à la journée qui leur est payée de 2 à 4 schellings (2f,50 à 5f). La journée de l'ouvrier blanc se paie en général de 16 à 20 schellings (20f à 25f).

Les territoires de la Compagnie ne produisant encore rien pour les besoins de l'existence toutes les denrées alimentaires sont importées d'Europe, de Madagascar, ou des pays anglais de l'Afrique du Sud, principalement

de Natal (Durban). Une douzaine d'œufs minuscules, coûte 2 schellings 6 p (3 f,20), une bouteille de bière 1 schelling 6 p (2 f), une bouteille de vin ordinaire du Portugal 2 schellings 6 p (3f,20) et de vin de Bordeaux très ordinaire de 3 à 5 schellings (3f,35 à 6f,25). Quand on s'avance dans l'intérieur ces prix sont majorés proportionnellement à la distance, puisque toutes les denrées ont à supporter, en plus, des frais de transports élevés. Ainsi dans le Manica, que la Compagnie de Mozambique se complait à appeler une *Suisse coloniale*, malgré son insalubrité bien connue en Afrique, un œuf minuscule côûtait, 0 f,75 en Janvier 1898, une bouteille de bière 3 f,25, une bouteille de vin le plus ordinaire 5 f, une balle de riz de 75 kilos, 50 francs. Si on tient compte en outre de ce que cette région est absolument dépourvuede population indigène, on aura une idée des difficultés que les Societés Minières rencontreront pour leur exploitation, et en même temps on ne s'expliquera pas l'incurie de l'administration qui ne se préoccupe pas autrement de la création de cultures vivrières sur ces territoires.

Monnaies. — La monnaie légale est celle du Portugal, *au pair*, 4.500 réis valant 1 £ an-

glaise de 25 francs, soit 180 réis par franc. Par ordre de l'administration, tous les paiements doivent être faits en réis, en monnaie blanche divisionnaire au-dessous de 4.500 réis, en or au-dessus. C'est ainsi que la Compagnie paie et reçoit, et par ce système, qu'elle a inauguré en 1897, elle s'était flattée d'interdire sur ses territoires la dépréciation subie par la monnaie nationale dans la Métropole. Mais, comme elle ne possède pas d'or national, elle a dû adopter la livre *anglaise* ou du Transvaal, et dès lors elle n'a pas pu réussir à prohiber l'emploi de la monnaie d'appoint anglaise ou transvalienne, en schellings, qui est employée concurremment avec les pièces d'argent en réis. — De telle sorte que, comme la majorité des commerçants des territoires sont anglais, ils ont continué, malgré les défenses, à se servir de leur système monétaire en même temps que les Indiens banians de la place ont drainé l'or mis en circulation par la Compagnie en offrant de l'argent portugais, importé, avec une prime de change analogue à celle de la Métropole ou des Colonies voisines. Ainsi, si *officiellement* 4.500 réis valent 25f en or, en réalité, entre les particuliers, pour les paiements et échanges com-

merciaux, la livre se paie 6.000 réis environ, et le change s'est établi, comme il était facile de le prévoir, en dépit des arrêtés des Gouverneurs.

On remarquera sans peine que ce système ne causera aucun préjudice à la Compagnie si ses recettes sont supérieures à ses dépenses en Afrique. Malheureusement, nous savons qu'il n'en est rien, en 1897 par exemple elle a dépensé 2 millions de francs, environ, de plus qu'elle n'a encaissé, si elle continue ainsi elle ne tardera pas à avoir fait passer en Afrique tout son or à 4,500 réis la livre, c'est à dire en perdant la prime du change, au profit des agioteurs de sa concession.

Banques. — Beira possède deux Banques toutes deux anglaises, succursales l'une de la «Standard Bank of South Africa» et l'autre de la «Bank of Africa».

Population blanche. — Les agents de l'administration dela Compagnie et la majeure partie des ouvriers Européens sont portugais. Dans le commerce on rencontre 15 % de portugais, s'occupant surtout de la vente des produits alimentaires nationaux, *vins, huiles, morue, oignons, pommes de terre,* etc..., les Français on nombre de 150 environ, forment

10 % du commerce et de l'industrie, et tout le reste, 75 %, est composé d'Anglais et d'un très petit nombre d'Allemands, Hollandais, Levantins, Grecs, etc... Cette grande majorité anglaise à laquelle on doit, il faut le reconnaître, presque tout le développement de Beira, est officiellement représentée par un agent diplomatique, un *vice Consul* de carrière. La France, ni aucune autre nation ne possède encore d'agent Consulaire.

Mouvement du Port. — Il n'existe ni carte marine ni documents officiels donnant sur les conditions du Port de Beira les renseignements nécessaires à la navigation. L'hydrographie de la baie du Pungue et de l'embouchure du fleuve est encore à faire. La Compagnie de Mozambique s'est contentée de jalonner le chenal d'entrée par des bouées, après quelques sondages.— Elle a aussi placé sur la côte une modeste tour carrée en bois et tôle ondulée, qu'elle a qualifiée, après l'avoir munie d'une faible lanterne à son sommet, de «Phare de Pontegea». Quand on aborde par certaines directions, ce point de repère rend effectivement des services, mais il est en général d'autant plus insuffisant que les passes de la rivière ne sont pas des plus faciles, que

les courants alternatifs du flux et reflux sont excessivement violents, (5 à 6 nœuds quelquefois), et qu'il n'existait encore en Mars 1898, aucun service de pilotage à Beira.

Quand les navires n'échouent pas, (les échouements sont fréquents mais peu dangereux tous les fonds étant de sable) ils mouillent dans la Rivière, en face de Beira, et en attendant que la construction d'un warf, en projet, leur permette d'accoster quelque part, les transbordements entre eux et la terre s'effectuent par l'intermédiaire de chaloupes et de chalands.— Le tarif de cette opération est: pour les voyageurs, 2 schellings, (500 rs. ou 2 f,50) par personne, et pour les marchandises, 10 à 20 schellings (12 f,50 à 25f) par tonne, suivant leur nature. L'établissement du warf permettra l'accostage des navires, ou tout au moins de chalands de fort tonnage, à toute heure de la marée, laquelle marne 6 à 7 mètres aux équinoxes.

En outre de ces frais de transbordements les marchandises ont à payer un droit de déchargement de 2 schellings (2 f,50) par tonne, à la Douane de Beira. Le Beira Railway qui possède un petit warf en bois, raccordé par rails aux voies de la gare de Beira, éffectue

également, dans certains cas autorisés, les débarquements pour les particuliers, dont les marchandises ont à acquitter pour cette opération une taxe supplémentaire de 4 schellings (5 f) par tonne, en sus de tous les droits précédents.

En 1897 le mouvement du Port a été:

	Nombre	Charge	Tonnage inscrit	Passagers
Navires à vapeur.....	200	51.496 t	267.125 t	5.413
Navires à voile.....	37	16 800 t	15 514 t	10
Totaux	237	68 296 t	282.640 t	5.423

Comme valeur, le transit se décompose:

Importations.	nationales.	1.107.871 f	14.286.033 f
	étrangères	13.178.162 f	
Exportations.	monnaies.	325.316 f	686.923 f
	produits..	361.607 f	
Reéxportations.....			176.973 f
Transbordements.....			1.412.385 f
Transit.	national..	2.484 f	5.132.994 f
	étranger..	5.130.510 f	
Valeur totale.....			21.695.308 f
Droits payés.....			1.622.635 f

Principaux articles d'Importation

IMPORTATION NATIONALE :

Vins	522.939	litres
Chaussures	2.139	kilos
Pommes de terre	147.735	»
Oignons	76.444	»
Conserves alimentaires	169.153	»
Tabacs,	15.710	»

IMPORTATION ÉTRANGÈRE :

Vins	45.937	litres
Bières, cidres	147.046	»
Alcols	11.730	»
Eaux de vie, Cognacs, Liqueurs	79.476	»
Riz	2.734.737	kilos
Farine de blé	300.154	»
Conserves alimentaires	440.629	»
Cotons blancs (tissus)	110.838	»
Cotons teintés (tissus)	123.745	»
Ciments	1.939.398	»
Tuiles, Briques	1.061.993	»
Ferronerie	806.984	»
Bois	4.333.020	»

Matériel de chemin de fer.	9.686.633	kilos
Matériel pour les travaux du Chiveve.....	1.217.997	»

Principaux articles d'exportation

Caoutchouc	9.853	kilos
Cire.....	14.311	»
Ivoire.....	2.587	»
Or en lingots.....	60	» 404

Les taxes douanières sont fixées par un tarif promulgué par la Compagnie de Mozambique, qu'on peut se procurer soit à *Beira* soit à *Lisbonne,* et qui a paru au Bulletin officiel. Les produits nationaux sont fortement protégés.

Le droit de transit à travers les territoires pour les marchandises de la Rhodésie est de 3 % ad valorem. Une contrebande, beaucoup plus active et avisée que le service des Douanes de la Compagnie, fait d'ailleurs échapper à cette taxe une notable partie de ce transit.

Prix du frêt d'Europe pour Beira. — Compagnies anglaises *Union Line* et *Castle Line,* 3 catégories de marchandises aux prix suivants:

1e catégorie	55	schellings	(68f,75)
2e »	40	»	(50f)
3e »	30	»	(37f,50)

à ajouter pour frais de déchargement à Beira 10 schellings (12f,50).

Compagnie allemande, 4 catégories :

1e catégorie	60	marks	(75f)
2e »	50	»	(62f,50)
3e »	40	»	(50f)
4e »	35	»	(43f,75)

en plus 10 m. (12f,50) pour frais de déchargement. *Ces prix sont uniformes quel que soit le port d'embarquement en Europe.*

Note n° 4.— Renseignements descriptifs et agricoles

Il existe jusqu'à ce jour 4 cartes principales, qui n'ayant pas un caractère de réclame, peuvent être consultées avec interêt sur les territoires de la Compagnie de Mozambique: La carte française de l'Afrique (Région australe) publiée par le service géographique de l'armée (feuilles 50, 51 et 55).— La carte anglaise publiée par la South Africa Compagnie (Rhodesia Chartered).— La carte allemande, Justus Perthes Afrika, section Delagoa-bay (10). La carte portugaise de Mozambique au 1/3.000.000. Elles sont toutes, malheureusement, à la fois fort incomplètes, c'est à dire insuffisamment à jour, et *trop complètes* parce qu'elles contiennent des indications de villages, voies de communications, imaginaires. Quant à la Compagnie, elle n'a fait encore

executer que le levé de plan de Beira, et elle faisait commencer, vers le milieu de 1898, un levé du Manica. Elle ne posséde elle-même que peu de renseignements sur son propre domaine; elle n'a pas de service d'exploration, et son administration n'a même pas songé à prescrire de simples reconnaissances aux alentours des sièges de ses circonscriptions pour utiliser les loisirs des agents qui occupent ces postes. Si la Compagnie se désintéresse à ce point de ces questions territoriales, en revanche un assez grand nombre de particuliers ont parcouru quelques régions de sa concession, comme chasseurs, prospecteurs, et explorateurs commerciaux ou agricoles. Aucun, à notre connaissance, n'a fait dans ces derniers temps de relation écrite de ses voyages, et c'est en les interrogeant, que nous avons pu recueillir les renseignements descriptifs généraux que nous avons donnés succinctement, n'acceptant que les récits qui concordaient entre eux. Quand nous avons avancé des faits précis, ce n'est qu'après les avoir constatés ou contrôlés personnellement.

Nous signalerons, aux lecteurs curieux de renseignements plus développés:

1e Un rapport, imprimé à Paris, donnant

une relation du voyage effectué par Mr X. Hoffer, du 10 Juin au 22 Décembre 1898, sur la rive gauche du Pungue, à Macaia, Gorongoza, et dans la région Sud-Ouest du Barué. Ce document, dont on trouverait des exemplaires au siège de la Compagnie à Lisbonne, donne une idée des conditions matérielles dans lesquelles peuvent s'effectuer les voyages dans ce pays, il fait connaitre les ressources et la viabilité.

2e Un rapport sur la situation actuelle et l'avenir possible du Prazo de Gorongoza, par Mr H. Seyrig, ingénieur agronome de Grignon, publié à Lisbonne, Livraria Ferin (1897). Mr Seyrig a longuement visité, pour le compte de la Compagnie agricole de Gorongoza, la concession territoriale faite à cette Société par la Compagnie de Mozambique. Il l'a decrite en détail et avec précision. Voici quelques aperçus tirés de son rapport.

Ressources alimentaires. — «Les ressources «dont le pays dispose pouvant servir de base «à l'alimentation de colons venant d'Europe «sont peu nombreuses. La chasse d'abord, si «elle est une ressource n'en est pas une «qui soit aisée. Si le colon veut tuer lui «même l'animal qu'il veut mettre à la broche,

«il s'expose à mille dangers s'il n'est pas un «tireur émérite».

En fait de ressources agricoles faisant l'objet de cultures de la part des indigènes, il n'a rencontré que le *mais*, le *sorgho*, les *patates*, le *manioc*, le *piment*, une *espèce de haricot arbustif*, et un peu de *riz*, par endroits. Il constate que les territoires ne sont ni pacifiés ni occupés par la Compagnie de Mozambique, et il se demande comment pourra se faire cette occupation. «Comment assurer la «paix? dit-il (page 13). Prendre la défense des «noirs de Gorongoza les uns vis-à-vis des au«tres et vis-à-vis de leurs voisins. Ils ont en «effet à l'ouest des voisins dangereux, les *Ba«rué* qui, de vieille date dejà font de fréquen«tes incursions dans le Gorongoza, brûlant «les villages, saccageant les cultures, pillant «les greniers, et emmenant les femmes et les «enfants en captivité. Au Nord les tribus tur«bulentes du Zambèze, constamment en révo«lution, éveillant chez les cafres du Gorongoza «l'esprit de révolte, et d'émancipation qu'ils «souhaitent pour eux-mêmes, à l'Est enfin, les «habitants du Cheringoma et du Luabo, plus «ou moins envahissant également et qui pro«fitent de la richesse de la terre du Goron-

«roza pour venir piller les produits lorsque «leur piraterie sur la mer qui les borde a été «depuis longtemps infructueuse.» Il ajoute (page 14) assez judicieusement: «Nous ne pou-«vons pas nous constituer les maitres du pays «sans avoir affaire aux maitres dejà existants. «Ils sont très influents comme *Chitengo* ou «*Luiz Santiago;* c'est compréhensible puisqu' «ils sont tous deux descendants directs de ces «portugais qui furent jadis propriétaires ab-«solus des prazos. Ils se considèrent donc à «juste titre les vrais propriétaires du sol, et «ne saisissent pas exactement, *pourquoi ces «mêmes Portugais qui l'ont donné à leurs pè-«res viennent aujourd'hui le donner à d'au-«tres. Inutile de tâcher de le leur faire com-«prendre.*» Voilà qui expliquerait assez, en effet, l'insoumission des naturels de la concession, en dépit des affirmations contraires de l'administration de la Compagnie. Quant à l'avenir possible de cette immense région cédée à la Compagnie *agricole* du Gorongoza, le voici tel que Mr Seyrig l'a entrevu; «La «Compagnie du Gorongoza (page 15) étant «une entreprise financière, cherche naturelle-«ment les revenus les plus importants et les «plus rapides. Il faut donc étudier les maniè-

«res d'y arriver, et c'est ce que je veux tâcher «d'ébaucher ici. Les débouchés existants sont «ceux du pays même et ceux de l'extérieur. «Ceux du pays sont les noirs habitant dans «le prazo qui nous achètent des pagnes, des «verroteries, des cotonnades, et des boissons «alcooliques. Pour les pagnes, les verroteries, «et les cotonnades, c'est du commerce pur, «et nous n'avons pas à nous en inquiéter ici». Voilà pour le commerce *pur*, voyons maintenant celui qui l'est moins. «Mais pour les «boissons alcooliques, il est utile de dire que «les noirs en sont très avides, et que *sans les «alcooliser on peut bien leur en faire boire «chaque année au Gorongoza 4 a 500 Al.»* A la suite de quelles expériences Mr Seyrig est il arrivé à jauger la quantité d'alcool que l'on peut faire ingurgiter à un nègre *sans l'alcooliser*, c'est ce qu'il a négligé de faire connaître, le renseignement n'en est pas moins précieux puisqu'il en peut conclure: «cela re«présente pour l'importateur 40 à 50.000f de «bénéfice net, et pour celui qui pourrait dis«tiller dans de pays, un bénéfice double peut «être».

3e En dernier lieu un autre agronome ancien Elève de Grignon, ayant longuement pra-

tiqué l'agriculture coloniale à l'Ile de la Réunion, Mr H. Cazalou, a eu l'occasion d'effectuer tout récemment, en Janvier 1898, une exploration agricole dans le Manica. De sa compétente et consciencieuse étude, nous extraierons quelques passages caractéristiques qui feront connaître cette région, si intéressante pour l'avenir de la Compagnie de Mozambique.

Le Manica comprend deux grandes vallées principales, celle du *Munene*, affluent du *Revué*, et celle du *Revué* qui se jette lui-même dans le *Busi*. Le Revué est grossi d'une multitude de torrents de montagnes qui ont formé des vallées secondaires, courtes, profondes, très encaissées, dont les plus importantes sont, la vallée du *Chua*, et celle du *Chimezi* sur la rive gauche du Revué, la vallée du *Zambuzi* sur la rive droite, séparée du Revué par le haut massif montagneux de *Penhalonga*, et du *Munene*, affluent de droite également, par le massif du *Lion*. Voici comment Mr Cazalou décrit ces régions :

«De Macequece a Umtali *(Vallée du Mu-«nene)*. — Entre Macequece et Umtali existe «une route, j'allais dire carossable : les dili-«gences et les charriots y passent, c'est vrai;

«mais dans des conditions telles qu'il n'y au-«rait aucun inconvénient, je crois, a passer «partout ailleurs mais pas sur la route. En «effet, crevassée, remontant et descendant les «ravins par les lignes de plus grandes pentes, «formant quelquefois de vrais lits de torrents, «traversant les ruisseaux sous la boue, sans «un pavage, sans un ponceau, telle se déroule «au pied de la montagne, en suivant le cours «du Munène ce qu'il est convenu d'appeler la «route d'Umtali. Aussi qu'arrive-t-il? Pour «transporter 3 Tonnes de marchandises, il «faut 18 gros bœufs et un charriot énorme; «car il faut résister aux chocs et vaincre les «résistances formidables de ce chaos.

«Le terrain entre Macequece et Umtali «monte insensiblement sur 35 kil. Macequece «est à 750 mètres d'altitude environ et Um-«tali à 1,200 mètres. Pendant la première «partie du voyage nous traversons une région «triste et monotone. Le sol est très-argileux, «rougeâtre, coupé de q. qs. ravins, mais dans «lesquels on ne voit pas d'eau. Au bord de «ces ravins de grandes excavations recouver-«tes de végétation indiquent d'anciens travaux «de mines. Sur cette terre sèche éxiste une «herbe courte et clairsemée. Partout des ar-

«bres rabougris et noueux qui semblent vivre «péniblement sur ce sol stérile.

«Toutefois, au bord du Munène, l'alluvion «paraît un peu plus riche, les herbes sont «plus hautes et plus denses, mais grossières; «l'aspect n'est pas séduisant.

«En continuant nous rencontrons la ferme «de M. Bollée; la ferme est immense paraît-il, «on dit 1.500 hectares. Cette habitation me-«rite-t-elle le nom de ferme? Certainement «non, on y fait bien un peu de légumes, mais «ils suffisent à peine aux besoins de la mai-«son. Il y a bien là q. qs. volailles, mais tout «cela ne rapporte guère; ce qui rapporte c'est «le bar, ou s'arrètent charrètes, diligences et «voyageurs pour Umtali; c'est évidement le «principal revenu de la ferme en question. «Pourtant il faut reconnaître que la terre est «bien ingrate, et que l'eau n'abonde pas. Il «faudrait conduire l'eau dans q. q. fond, sur «la plaine, et tenter l'irrigation de la terre, «remuée, fumée, et amendée. On sera peut-«être conduit à la culture, lorsque le train «arrivera à Umtali, mais pour le moment on «n'y songe pas beaucoup.

«Au delà de la ferme que nous venons de «rencontrer, le terrain s'incline vers un af-

«fluent du Munène et change un peu d'aspect. «Là le sol est blanc comme les terres calcai-«res et plus aride encore; c'est une couche «de terre très-argileuse, de l'argile presque «pur, où l'herbe ne trouve presque rien pour «vivre. Les arbres pourtant s'y développent «d'une façon moins misérable, ce qui me fait «croire à un sous sol un peu plus fertile. Nous «arrivons bientôt à la *ferme* de M. Brown, «gentille case en torchis et paille, devant la-«quelle éxiste un jardin et une rangée d'eu-«calyptus de très-belle venue; ces arbres, nous «dit le propriétaire, ont deux ans et demi, et «dejà ils atteignent 20 à 25 pieds de hauteur.

«A partir de ce moment les ruisseaux sont «plus nombreux, ce qui permet l'irrigation des «petits plateaux, au bord des ravins. La ferme «que nous venons de traverser est encore plus «grande que la première, on nous dit 2.000 «hectares. Nous trouvons un peu plus loin sur «la route une troisième ferme appartenant à «un anglais, toujours du même type, aussi «considérable que les deux précédentes. Le «terrain parait encore très pauvre, terre blan-«châtre, sans herbe, avec q. qs. arbres rabou-«gris et clairsemés, qui donnent à peine de «mauvais piquets pour les constructions pri-

«mitives de la ferme. L'agriculture semble «encore le dernier souci du propriétaire.

«Enfin nous voici au col de la montagne, «sur la ligne de partage des eaux, entre le «territoire portugais et le territoire anglais, «sur la frontière Ouest du Manica. Un poste «de q. qs. soldats anglais, est établi sur la «frontière et défend l'entrée du bétail qui n'a «pas été autorisé à faire le va et vient entre «les deux territoires, pour les transports.

«Pendant toute la durée de cette première «partie du voyage nous avons traversé la val-«lée du Munène qui passe auprès de Mace-«quece. Pendant tout le trajet nous laissons «à gauche la montagne de Macequece qui sé-«pare les deux territoires anglais et portugais, «au Sud. Sur la rive gauche du Munène se «dresse la chaine de montagnes qui forme «le second paroi d'encaissement de la vallée «(chaîne du Lion). Sur cette rive gauche, le «terrain est le même que celui que nous ve-«nons de traverser, terrain blanchâtre, pau-«vre, à herbes courtes, sans grands arbres et «très sec.

«Frontière Est et Frontière Nord. — De «bon matin nous montons à cheval. Le Penha-«longa, grande chaine de montagne qui tra-

«verse la frontière Ouest est impossible à «franchir au Nord d'Umtali. Il nous faut ab-«solument contourner la montagne en prenant «la route qui va de New-Umtali à Salisbury. «Au col de Christmas-Pass, le baromètre in-«dique 1.500 mètres d'altitude; nous faisons «halte un moment pour laisser souffler les che-«vaux, car la côte que nous venons de gravir «est très pénible. Mais bientôt des nuages «s'amoncellent à l'Est, et la pluie vient. Nous «descendons à la hâte dans la vallée qui se «trouve en dessous, et rencontrons sur la route «une ferme anglaise où il existe un très joli «potager; nous y prenons des semences de «cresson, et vite nous nous remettons en route. «Nous traversons au galop, car la pluie vient «vite, une vallée splendide de plus de 8 k. sur «le territoire anglais pour regagner la fron-«tière de Ouest.

«Partout sur le territoire anglais des piquets «et de petits tas de pierres forment les bor-«nes des fermes dejà concédées. Mais voici «que nous doublons l'angle du quadrilatère «du Manica, nous sommes maintenant sur la «frontière Nord. Nous passons au haut du «ruisseau qui forme le Revué tout près d'un «effondrement où se trouve une des sources

«de la rivière, nous longeons la petite forêt «de la pente du Revué, descendons puis mon-«tons encore sur une colline, au sommet de «laquelle, à 1.700 mètres de hauteur nous «pouvons admirer la vallé du *Chua* qui s'étale «sous nos yeux? Entre le pic sur lequel nous «sommes et le Vumba, encore un paturage «immense; à gauche dans le Chua on voit de «petits bois et les ruisseaux glissent dans la «pente rapide; à l'Est, au pied de l'Inhamcar-«rara, la vallée du *Chimezi* nous apparait, très «fertile dit-on, la couleur verte de la plaine «indique en effet une très belle végétation.

«Du Chua a Macequece. — Il est juste dix «heurs quand nous quittons le Kraal. Le fond «dans lequel nous avons passé la nuit est un «chaos, le pic que nous descendions la veille «est sur notre tête, partout autour de nous «des ravinements nombreux et un terrain très «incliné. Q. qs. rares petits plateaux permet-«tent aux noirs de cultiver des courges, un «peu de tabac, du maïs, du ricin, des patates «douces; de loin en loin on voit aussi q. qs. «pieds de maniocs d'une vigueur incroyable. «Comment ne pas être étonné de trouver du «maioc à cette altitude de 1.500 mètres; c'est «la preuve d'une température moyenne assez

«élevée et qui laisse de l'espoir pour bien d'au-
«tres cultures. Nous descendons sur la rive
«gauche du Chua, sur un coteau très riche
«d'une végétation superbe

«Sur plus d'un kil. s'étend ce flanc de co-
«teau d'une fertilité merveilleuse. Enfin après
«avoir traversé plusieures Kraals nous arri-
«vons au fond du Chua, la terre est d'une
«très grande fertilité. Nous passons le Chua,
«et longeons la rive droite jusqu'à un pic boisé
«qui rétrécit la vallée en un goulet très étroit,
«par où s'échappe à gauche la rivière. Nous
«prenons la droite de ce pic et atteignons bien-
«tôt un col qui domine la basse vallée du Chua
«et la vallée du *Revué*. La terre de la plaine
«est d'une fertilité admirable: l'herbe atteint
«un mètre cinquante, nous nous y perdons, et
«le soleil rend la marche encore plus pénible.
«Nos hommes finissent cependant par trouver
«un sentier qui traverse un Kraal abandonné,
«et nous montons sur un mamelon aride où
«l'herbe courte nous permet de cheminer plus
«facilement. Enfin nous découvrons le sentier
«que suivent les noirs du haut Revué pour
«rentrer à Andrade, nous traversons encore
«la brousse, puis le Chua, et nous voici enfin
«sur le sentier battu. Sous nos pieds est l'allu-

«vion aurifère du Revué, mais la culture de «l'alluvion en sera peut-être la source de pro-«fits la plus féconde. Nulle part nous n'avons «rencontré l'herbe aussi belle, on ne voit plus «le sol. En face de la mine dite de «Bareta» «nous traversons la vallée du Revué, puis le «Revué lui-même, qui n'a guère à cette en-«droit plus de 4 à 5 mètres de largeur, sur la-«quelle l'eau coule à une hauteur moyenne de «30 à 40 centimètres environ, bien que le Re-«vué soit dejà grossi du *Chua* et du *Zambuzi*.

«Enfin on traverse, pour rentrer à Mace-«quece, une bifurcation de la haute montagne «qui sépare le Zambuzi du Munène (le Lion). «Sur tout le parcours du sentier c'est le «même sol stérile, à l'herbe courte, aux ar-«bres rabougris, que nous traversâmes déjà «en remontant la vallée du Munène. On passe «une première colline, un vallon très plat, puis «au col du Lion on traverse la seconde colli-«ne. Au sommet, Macequece apparait sur «l'autre rive, non plus avec l'illusion des dis-«tances, mais dans la simplicité de ses pre-«miers jours de vie. Par un mauvais sentier «rocailleux nous arrivons au Munène aux «eaux troublées, et dix minutes après nous «sommes à Macequece.»

Après avoir ainsi décrit la route qu'il a parcouru, le long dela vallée du *Munène*, sur les crêtes frontières qui limitent à l'Ouest et au Nord la vallée du *Revue* et celle du *Chua*, et en dernier lieu à travers toute la largeur de ces deux vallées pour revenir à son point de départ, Macequece, sur le Munène, Mr Cazalou rend compte de ce qu'il a vu en allant d'abord du coté du *Chimesi* où a été établie la «Colonie agricole civile», puis à l'Ouest de Macequece, sur les hauteurs dela frontière Ouest et Sud, qui limitent le bassin du *Munène:*

«Visite a la colonie civile — Les terres à «travers lesquelles nous cheminons sont les «mêmes que celles rencontrées la veille de«puis Andrade jusqu'à Macequece. Ce sont «les mêmes collines les mêmes petites plaines «avant le Revué. Après le Revué le terrain «est bien plus fertile; a peu de distance de la «montagne, il devient rouge d'oxyde de fer. «Nous tournons la petite montagne d'Inhama«tonga, et nous suivons un ruisseau dans un «couloir entre deux montagnes. Nous arrivons «bientôt a un entonnoir au fond duquel le «ruisseau que nous suivions se divise en deux «branches d'abord, puis en une infinité d'au-

«tres qui prennent leur source dans les flancs «de la montagne. Les paillotes des colons «sont situées au centre, sur un mamelon, en«tre les deux branches. Le terrain parait «très-sain, bien égoutté, à droite et à gauche «des habitations les terres descendent en pente «très-douce jusqu'au ravin. Ces pentes sont «excessivement fertiles, l'herbe y est splen«dide. Au bord du ruisseau du coté Sud, est «une source dont l'eau est d'une limpidité et «d'une fraicheur délicieuses, le terrain étant «très-chargé d'oxyde de fer elle est légère«ment ferrugineuse. Tout autour de nous la «montagne est recouverte d'un taillis très«épais, ces forêts entretiennent la fraicheur, «et sont les réservoirs des deux jolis ruis«seaux du fond. Comment expliquer au mi«lieu de ce site charmant l'état de santé dé«plorable de la Colonie? Cette Colonie se «compose de plusieurs familles et de Q, qs. «célibataires. A notre arrivée on attendait «le médecin de Macequece. «Tout le monde «est malade» me dit une femme au visage «amaigri, épuisée par la fièvre «Nous mour«rons tous ici ajoute-t-elle». Il est bien cer«tain que ces gens font pitié! Plusieurs «étaient alités, les enfants sont jaunes et dia-

«phanes, tous, hommes et femmes, complète-«ment anémiés, semblent incapables d'aucun «travail; par contre les travailleurs noirs ré-«sistent bien au climat, ils chantaient en pio-«chant. Nous avons visité le jardin de la Co-«lonie: quelques légumes, un champ de pata-«tes douces, de petits champs de mais, et un «semis de café dont les graines sont déjà fer-«mentées, c'est-à-dire perdues, et c'est tout. «On a fait beaucoup de défrichement, mais «peu de plantations. Le sol est riche, il y a de «l'eau partout, et pendant tout l'année, m'a «t-on dit, donc il est possible de bien faire. «Il semble que le découragement se soit em-«paré de tout ce pauvre monde. N'ayant plus «rien à voir, nous reprimes la route de Mace-«quece. En chemin nous rencontrâmes le mé-«decin qui se rendait à l'appel des habitants «de la Colonie; nous étions à Macequece à six «heures du soir.

«Visite a la montagne de macequece. — En «quittant la ville on suit un canal qu'à fait «creuser M. le Commandant. Ce canal vient «d'un des ruisseaux qui coule de la montagne «et donne de l'eau à la partie haute de la ville; «à un kilomètre et demi environ on commence à «gravir les premières pentes de la montagne.

«C'est encore ici le même terrain que dans «toute la vallée du Muréné : terre aride, des «arbres clair-semés, le sol dur et sec. Le sen«tier monte très-rapidement. Arrivé à 1.000 «mètres d'altitude le spectacle change. Nous «commençons à retrouver ici les paturages de «montagne, il fait moins froid qu'au sommet «du Manica, aussi l'herbe est plus longue ; «certains petits vallons sont très-fertiles, «mais si on veut cultiver à cette altitude le «grand problème est de se procurer de l'eau. M. «Baretto qui habite sur le sommet de la pente que «nous gravissons, cultive un potager, il a aussi «un poulailler et plusieurs hectares de maïs. Il «a fait creuser dans le sol un canal qui lui «permet de conduire à la ferme l'eau d'un «petit ruisseau de la montagne, mais l'eau «arrive en très petite quantité et suffit tout «juste à son jardin. Si on continue à culti«ver ces pentes, en peu de temps les pluies «auront entrainé la faible couche végétale «de leurs surface. Mieux vaudrait sur la mon«tagne se borner à faire de l'élevage, et pro«fiter des plateaux, des pentes douces ou des «corniches, pour la culture du mais ou des «légumes. En chemin nous rencontrons la «Colonie militaire» qui rentre toute entière

«à Macequèce. Il était donc inutile d'aller jus-
«qu'a cette Colonie. Nous circulons sur le
«sommet de la montagne. Partout de beaux
«paturages sur les hauteurs, de maigres fo-
«rêts sur les flancs. Ne voyant rien de nou-
«veau nous rentrons à Macequèce dans l'apres-
«midi.

Mr. Cazalou termine cet exposé en ajoutant :

«J'ai donc parcouru le pays dans toutes ses
«directions accessibles, j'ai pu juger de la
«qualité du sol dans les vallées, sur les hau-
«teurs et sur les pentes.

Et il donne une description générale, plus plus détaillée :

«Description generale du pays. Systeme oro-
«graphique. — La région du Manica représente
«un grand quadrilatère : la base la plus large,
«au-dessous de Macequèce, est presque plane,
«l'autre, du coté d'Umtali, est très-accidentée,
«mais étroite, les deux autres cotés du qua-
«drilatère sont formés par de hautes monta-
«gnes. La montagne de Macequèce atteint
«jusqu'à 1:600 mètres d'altitude, et se di-
«rige de l'Est à l'Ouest, elle forme la frontière
«du Sud. La frontière de l'Ouest est formée
«par une chaine moins longue mais qui at-

«teint jusqu'à 2.000 d'altitude, elle est traversée «en son centre par la chaine du *Penhalonga* «qui pénètre en territoire anglais. Une lon-«gue ligne de crètes forment la froutière du «Nord avec des altitudes de 1.600 à 1.800 «mètres, sur cette chaine se trouve le mont «Vumba; elle se divise en deux contreforts «l'*Inhamcarrara* et l'*Inhamatonga*. De la «chaine de l'Ouest, qui est en même temps «la ligne de partage des eaux entre le haut «Revué et la ligne frontière, partent deux «autre chaines de montagnes importantes: l'une «dont le nom nous est inconnu, (*Chaine du «Lion*) se dirige parallèlement à la montagne «de Macequèce, et vient s'épanouir dans la «plaine au-dessous d'Andrade, (un peu au-des-«sus de cette ville la chaine se bifurque en deux «petites collines, se sont ces collines que l'on «traverse en allant d'Andrade à Macequèce); «l'autre, la chaine du *Penhalonga*, toujours «parallèle à la même direction finit en cou-«teau dans la vallée au dessus d'Andrade. «Toutes ces montagnes s'élèvent de l'Est à «l'Ouest.

«Regime des eaux. — D'après la description «que nous venons de faire du système des «montagnes du Manica on voit que les tal-

«wegs sont tous parallèles ; toutes les rivières «coulent dans la même direction, de l'Ouest à «l'Est. Ces rivières sont : 1.° le *Muréné*, entre «la montagne de Macequèce et le col du Lion ; «2.° le *Zambuzi*, entre le col du Lion et le «Penhalonga ; 3.° le *Revué*, entre le Penha-«longa et la grande chaine de la frontière «Nord ; 4.° le *Chimezi*, entre l'Inhamatonga «et l'Inhamcarrara.

«Toutes ces rivières en coulant dans le «même sens vont se réunir au-dessous de «la région du Manica pour former le Revué ; «seul le Zambuzi vient se jeter dans le Revué «un peu au-dessus d'Andrade. Est-il nécessai-«re dire que de toutes les montagnes qui en-«tourent ces rivières s'échappent une foule «de torrents. Ces torrents coulent avec im-«pétuosité pendant les grandes pluies, et ta-«rissent à l'époque de l'étiage, ne donnant qu'à «peine un filet d'eau. Le Manica vient d'etre abon-«damment arrosé et nous voyons ces rivières, «qui ont un cours de 35 kil. ne donner que 900 «à 1.000 litres d'eau à la seconde : tel le Mu-«néné, tel le Revué, et cela après la réunion «de tous leurs affluents. Comment pourrait-«il en être autrement, puisqu'il n'existe pas «une seule forêt sur le sommet des montagnes.

«N'ayant aucune matière spongieuse pour l'em «magasiner et régulariser son écoulement, «l'eau court rapidement sur la surface glis- «sante des monts et se précipite en torrents «passagers vers le fond de la vallée.

«Donc à l'époque de l'étiage, c'est-à-dire, «pendant les périodes de longues sécheresses, «il n'y a que très-peu d'eau au Manica. Il est «absolument inutile dans ces conditions de «songer à faire de l'irrigation pour favoriser «le développement de la grande culture. Si «la colonisation du Manica prend de l'impor- «tance, toute l'eau de la région suffira à peine «pendant l'étiage aux besoins du bétail et des «jardins; la canalisation des eaux des ruis- «seaux et des rivières ne se fera que dans ce «but. Créer un vaste système d'irrigation qui «ne recevrait assez d'eau que pendant la pé- «riode des pluies serait une conception bien «bizarre.

«Climat. — Les renseignements manquent «absolument pour tout ce qui a trait au cli- «mat du Manica.

«Aucune observation n'a pu être enregis- «trée jusqu'à ce jour. J'ai appris pourtant que «M. le Gouverneur avait déjà passé des inst «ructions dans ce sens à Macequèce. Il est

«bon en effet d'être renseigné exactement sur «tous ces points de température, de vents, «de pluies, etc., dont l'ensemble, avec la po-«sition géographique et l'altitude, constituent «le climat d'un pays. Ces renseignements sont «très-utiles pour l'Agriculteur qui n'a pas en-«core pu acquérir l'expérience du pays. Bien «qu'on n'ait pas pu connaitre exactement tous «les phénomènes métérologiques de la région, «on peut cependant tirer q. qs. renseignements «des faits déjà observés. La température va-«rie, dans le moment, (saison chaude) entre «20° & 25° centigrades pendant le jour ; quel-«que fois pendant la nuit elle descend beaucoup «au-dessous. Pendant le jour les vallées sont «très-chaudes, si le temps est calme elles «conservent cette chaleur la nuit, ce qui favo-«rise beaucoup la végétation. On affirme que «pendant l'hiver les nuits sont trèsfroides, «que la température descend à 2.° ou 3.° au-«dessus de zéro et qu'elle est à zéro sur les «montagnes, nous le croyons sans peine puis-«que sur le pic de 2.000 mètres de la fron-«tière Ouest, nous n'avions que 16.° à l'om-«bre pendant le jour au mois de Janvier.

«Les vents soufflent généralement de l'Est, «dans le moment ils s'engouffrent dans le cir-

«que du Manica et sont assez violents sur les «hauteurs ? Le Manica étant à 200 milles de «la mer des Indes, doit ressentir les mêmes «courants atmosphériques que la côte ; il est «abrité des vents de l'intérieur par les hau«ts plateaux du centre. Les vents de la mer «sont les seuls qui puissent nuire aux cultu«res, encore ne sont-ils jamais bien violents, «parait-il. Dans la montagne ily a partout des «vallons abrités qui pourront servir à l'édifi«cation des maisons, des fermes ; ces vallons «qui sont tous dans le sens Nord Sud ne crai«gent pas les effets du vent de l'Est qui ba«laye les grandes vallées.

«Les pluies, pendant le cours de l'année «sont reparties comme sur la côte; il pleut «beaucoup de Novembre à Avril ou Mai, et à «ce moment commence la période sèche qui «se prolonge jusqu'en Novembre. Pendant l'hi«ver lorsque l'orage éclate quelquefois la grêle «tombe, dit-on, auprès des grandes monta«gnes de l'Ouest du coté d'Umtali. Pendant «l'été quand l'orage se fait entendre il amène «son cortège de grosses pluies et produit «sur les plantes les heureux effets des dé«charges électriques.

«Le Manica possède donc un climat qui se

«rapproche beaucoup du climat tempéré. La «terre s'égoutte très vite après les pluies, ce «n'est donc pas un climat humide. Si on ne «voit ni température élévée, ni froid excessif, «par contre dans la même journée, très sou-«vent, l'état atmosphérique varie beaucoup, «et l'on passe vite du chaud au froid; les jour-«nées sont chaudes et les nuits se refroidis-«sent assez brusquement sous l'influence du «vent des montagnes. A part q. qs. plantes «des régions tropicales, toutes les autres por-«ront vivre au Manica, et de même on n'aura «à exclure de la culture des montagnes qu'un «très petit nombre de plantes des régions «tempérées; ce mélange des cultures de plantes «de régions si distinctes fera du Manica un «pays agricole à part.

«Aspect général. — Il semble au Manica «que tout ce qu'il y a de mieux se soit con-«centré sur un coté du pays. En effet, depuis «le Zambuzi et dans sa base jusqu'à la rive «droite du Revué, dans toute la vallée du Mu-«nène, nous avons rencontré la couche argi-«leuse, d'argile très pur avec des dépots de «sable quartzeux grossiers. Là presque pas de «fer et ne dois-je pas dire aussi pas de cal-«caire, pas d'acide phosphorique non plus. La

«végétation très maigre de ces terrains sem-
«ble l'indiquer et q. qs. analyses en feraient
«vite la preuve. Du reste c'est le propre des
«terres granitiques de produire tout bon ou
«mauvais, et ce dernier cas se réalise, hélas,
«trop souvent.

«Tout le reste du territoire au contraire
«parait réunir toutes les qualités des bonnes
«terres granitiques: le sol est souvent très-fer-
«rugineux, rouge par l'oxyde de fer; il est
«friable, ce qui est la preuve d'une quantité
«assez forte de sable siliceux très fin, parfaite
«condition pour la culture, enfin la belle vé-
«gétation du manioc et des autres plantes avi-
«des de potasse, semble indiquer la présence
«de cet élément en quantité suffisante; nous
«n'ignorons pas d'ailleurs que le feldspath or-
«those a la propriété d'enrichir le sol en po-
«tasse.

«Partout la chaux et l'acide phosphorique
«sont en trop petite quantité; les amende-
«ments, les engrais que l'on emploiera devront
«donc contenir le maximum de ces éléments.
«Mais pourquoi parler ici d'engrais pour un
«pays où n'existent *ni communications ni agri-*
«*culteurs*. Qu'on produise du fumier et pour
«l'instant ce sera suffisant: les fumiers de la

«ferme amenderont et fertiliseront la terre «pendant une longue période d'années. Peut-«être avec la civilisation arrivera-t-on à ren-«contrer ici comme en Algérie, comme en «Amérique, des gisement considérables des «précieuses matières qui manquent au sol.

«La faune et la flore. — Pendant le voya-«ge, je me suis appliqué à chercher s'il n'exis-«tait pas q. q. chose d'utile dans le pays, soit «dans sa faune, soit dans sa flore. La faune «ne nous offre presque rien. Quelques oi-«seaux, poules d'eau, canards, et parmi les «quadrupèdes des gazelles; mais ce n'est là «que du gibier, ce sera la chasse du pays.

«La flore n'est pas beaucoup plus intéres-«sante. En effet, pas ou presque pas d'arbres; «seulement q. qs. tiges grêles qui suffisent à «peine à former les piquets des mauvaises «cases du pays, voilà pour les forêts. L'herbe «de la vallée est généralement grossière et «forme plutôt la brousse que le paturage. Sur «le flanc des montagnes les plantes utiles «commencent à se faire voir cependant: les «graminées sont assez variées et sont mêlées «a quelques petites légumineuses, à un pois «envahissant, et cet ensemble donne un cou-«vert précieux pour le sol sous jacent. Enfin

«les grands paturages de la montagne pos-
«sèdent une flore beaucoup plus intéressan-
«te, presque exclusivement formée de gra-
«minées et de légumineuses qui donnent un
«foin savoureux: c'est la richesse de ces ré-
«gions.

«CULTURE SUR LES DIFFERENTES ZONES. CULTURE
«DANS LES VALLÉES. — *Le Munéné et le Zam-*
«*buzi.* — Sur beaucoup de points de ces deux
«vallées on pourrait employer les instruments
«aratoires pour remuer le sol, le soumettre
«aux influences atmosphériques, et essayer,
«par son mélange avec le sous-sol plus grenu,
«un premier amendement. Indépendamment
«de ces labours il faudrait apporter dans la
«terre du sable et des fumiers quelconques.
«Les travaux très coûteux qui peuvent être
«entrepris sur de petites surfaces, par exem-
«ple pour la création de terrains maraichers,
«deviennent presque impossibles quand on
«veut cultiver plus en grand. Donc d'ici à
«la création de routes pour faciliter le trans-
«port des amendements et des engrais, il y a
«intérêt à retirer de ces terres un revenu plus
«modeste, se limitant au potager et à l'élevage.
«Petit à petit, grâce aux fumiers produits par
«l'élevage, on mettra les champs en culture. Le

«mouvement agricole sera donc lent dans ces «vallées.

«*Le Revué & le Chimezi.* — Ici au contraire «le sol est très fertile : un défrichement, q. «qs. labours et de suite il peut produire. Ces «vallées seront les greniers des fermes de la «région. Il faudra donc songer d'abord aux «cultures qui doivent assurer dans la plus «large mesure possible l'alimentation du per«sonnel et du bétail de la ferme. Le climat «est tel que le mais, le blé, l'orge, l'avoine, le «manioc, les patates douces, les pommes de «terre, donneront les meilleurs résultats. On «pourra aussi y faire des cultures fourragères «de réserve, afin de faire vivre le bétail pen«dant les années trop sèches, en attendant le «retour de la belle saison. Ces riches vallées «s'ouvrent donc aux colons avec les plus bel«les perspectives, puisqu'ils pourront entre«prendre les cultures les plus riches et les «plus hâtives en même temps, grâce à la cha«leur du sol. Lorsque la nourriture de la fer«me sera assurée, chacun pourra songer à «produire des denrées d'exportation pour la «vente à Macequèce et à Beira.

«Les pentes douces qui s'étendent de cha«que coté des rivières, vers la montagne,

«rentrent aussi dans cette catégorie; le ter-
«rain y est moins fertile, moins humide, mais
«avec q. qs. légères fumures et des façons un
«peu plus nombreuses que dans la plaine, on
«pourra en retirer le meilleur parti à l'époque
«des pluies.

«Les coteaux. — En suivant le flanc des
«montagnes on rencontre de nombreux ruis-
«seaux qui viennent des vallons plus ou moins
«profonds dont nous avons dejà parlé. Il en
«résulte tout le long de la montagne des sail-
«lants et des rentrants. Les saillants sont très
«secs, exposés aux vents et aux pluies torren-
«tielles qui les fouettent et entrainent la terre
«qui se forme à leur surface; la culture de
«ces arrêtes ne peut donner lieu a aucun ré-
«sultat, nous en parlerons plus tard. Par con-
«tre les rentrants sont des terres bien abritées,
«et où la pluie tombe sans faire de désagré-
«gation; il y règne une chaleur constante et
«égale: ces crevasses dans la montagne sont
«très fertiles. C'est sur leurs flancs que l'on
«devra établir les demeures des colons, le pou-
«lailler, etc. C'est là que l'on devra créer, sur
«les petits plateaux étagés dans la pente ou
«bien sur les bords des ruisseaux, les jardins
«maraichers et les vergers. Toutes ces petites

«vallées ou mieux ces coteaux sont en général «à 800^{m}, 900 mètres d'altitude et plus; il y «règne une fraicheur très agréable en toutes «saisons, l'eau y est pure puisqu'on la prend «presqu'à la source même, les coteaux sont «souvent d'une grande fertilité. Le café moka «ou les variétés analogues, le thé, de même «que beaucoup des plus précieuses plantes «tropicales y viendraient très bien. Mais il y «a lieu surtout d'indiquer ces endroits pour «la création du potager et des vergers: là cer«tainement réussiront très bien l'asperge et «l'artichaut, le pommier, le pêcher, et la plu«part des fruits d'Europe. Sur les trop fortes «pentes, où la terre s'en irait avec la culture «des plantes sarclées, il faudra prodiguer le «café, le thé, les arbustes en général qui tien«dront le sol en valeur et arrêteront l'écou«lement des terres. Il convient aussi de dire «ici un mot de la culture de la vigne: sur cer«tains coteaux on a q. qs. chances de la voir «réussir, sa rusticité permettrait aussi d'es«sayer sa culture dans les coteaux plus secs «du Munène. La vigne a de puissantes racines «qui sauraient aller plus loin que dans la cou«che d'argile chercher les aliments qui lui con«viennent; et quelle utilisation de ce sol ingrat!

«Crêtes et hauts plateaux. — Ici il n'y a «presque rien a faire comme culture. En ef«fet songer à remuer ces terres élevées, ces «crêtes, serait vouloir les faire entrainer aux «premières pluies. Là existent d'immenses pa«turages naturels, que l'on pourra enrichir «davantage en y faisant semer les graines des «graminées et des légumineuses des patura«ges d'Europe. C'est aussi là que le colon de«vra s'appliquer a créer pour l'avenir, ses ré«serves de bois. La création des forêts sur les «crêtes arides de la montagne, ou sur les pen«tes rapides aura deux avantages: d'abord «dans q. qs. années on y trouvera du bois de «construction ou du combustible, choses très «rares dans la localité, ensuite ces forêts au«ront l'avantage d'augmenter la condensation «atmosphérique et modifieront le régime des «eaux, ce qui sera un grand service rendu au «pays.

«L'elevage. — Dans ce climat tempéré du «Manica on pourra tenter sous le rapport de «l'élevage tout ce que l'on voudra.

«Main d'œuvre & voies de communications. «— Un des gros facteurs de la production «agricole est la main d'œuvre. Où la prendre «au Manica? Sa population indigène peut elle

«fournir un appoint important? J'ai visité le «pays dans tous les sens, j'ai pris des renseigne«ments un peu partout: il résulte de ces «renseignements que la population noire au«tochtone est *presque nulle*. Il existe quelques «villages de 10 à 12 âmes disséminés dans le «pays, mais ces noirs sont très méfiants. De «la plaine on ne voit pas leurs habitations qui «sont établies dans les replis des montagnes, «la moindre crainte les fait fuir, et il est bien «certain qu'il y a eu une émigration impor«tante hors du Manica. Dans tous les cas, les «noirs qui restent ne travaillent pas; les fem«mes cultivent le sol et sont astreintes aux «plus dures besognes sous la surveillance du «chef dont elles constituent le capital. Il y a «donc peu à compter avec les aborigènes ils «rendront peut être service plus tard lorsque «le bon exemple aura produit de l'effet. Pour «les débuts d'une exploitation agricole petite «ou grande on se trouvera donc dans un très «grand embarras, chacun en effet ayant besoin «pour la mise en valeur de sa concession de deux, «quatre, dix ou plus de travailleurs encore.

«Il est indispensable d'aider sur ce point «le colon pour qu'il ne perde pas un temps «précieux et de l'argent, à réunir une main

«d'œuvre très rare, qui sera la plupart du «temps peut être introuvable.

«Que l'administration prépare donc les voies «pour le recrutement facile de travailleurs «agricoles, engagés par contrats, soit sur la «côte de Mozambique elle même, soit à l'étran-«ger. *Le point n'ayant pas d'ailleurs son im-«portance pour le Manica seulement mais pour «toute l'exploitation agricole des territoires de «la Compagnie.*

«Il serait aussi du plus haut interêt de faire «ouvrir des voies de communications dans tout «le pays. Ces voies devront traverser par les «fonds des vallées et relier les villes princi-«pales et les villages entre eux. Il serait ridi-«cule de demander la création de routes pu-«bliques dès maintenant, mais ce que l'on «pourrait faire serait d'ouvrir des sentiers «d'un mètre 50 à 2 mètres, au fur et à me-«sure des cessions de terrain. Il faudrait pla-«cer quelques ponceaux sur les rivières afin «de permettre aux bêtes chargées, de les fran-«chir en tous temps. D'ailleurs ces chemins «serviraient à deux fins, ils seraient tout aussi «utiles pour le service des Mines que pour «l'exploitation agricole du pays.

«Situation economique. — Macequece et l'ex-

«ploitation des mines assurreront la consom-«mation agricole du Manica, et en dehors «de cette région on peut aussi compter sur «l'alimentation de Beira. Ce seront des dé-«bouchés certains. Pour l'instant, il est évi-«dent qu'il ne faudrait pas une bien forte «production pour arriver à satisfaire à toutes «les demandes.

«Je ne parle pas des débouchés que pour-«raient trouver les agriculteurs du Manica du «coté d'Umtali, dans le territoire Anglais. La «Rhodésia s'attachera sans doute à conserver «ce débouché aux produits du pays. La fer-«tile région du Machonaland, appellée à de-«venir un pays agricole de premier ordre, le «grenier du Cap et du Transvaal, se suffira «d'ailleurs toujours à elle-même».

En résumé, les conclusions que l'on peut tirer de cette étude impartiale et compétente sur la région des territoires de la Compagnie de Mozambique dont la mise en valeur intéresse au plus haut degré la prosperité de cette Compagnie, sont les suivantes: Climat tempéré, et cependant excessivement malsain, développement de l'agriculture nul jusqu'à ce jour, ressources existantes également nulles, absence complète de main d'œuvre indigène

aussi bien dans le Manica que sur les autres parties du domaine de la Compagnie laquelle n'a encore rien fait pour parer à cette pénurie, pas plus qu'elle ne s'occupe de créer les voies de communications aussi indispensables à l'agriculture qu'aux exploitations minières. Quant au sol lui-même valeur très faible dans la vallée du Munène, assez bonne dans celle du Revue dont les hauts sommets présentent notamment des paturages naturels assez riches. «*Il semble dit Mr Cazalou qu'au Manica* «*tout ce qu'il y a de mieux se soit concentré* «*sur un coté du pays*» la vallée du Munène est stérile, «*au contraire le reste de la région* (vallée du Revue) *présente toutes les qualités des bonnes terres granitiques*». C'est aussi dans la même vallée du Revué que se sont rencontrés jusqu'à ce jour tous les gisements aurifères. Or c'est précisement dans cette vallée privilégiée qu'avant l'occupation du pays par la Compagnie de Mozambique, les Portugais s'etaient établis dans un petit fort, actuellement en ruines, sur une colline en face d'Andrade. On ne peut que s'étonner que la Compagnie, desértant cet emplacement, ait eu la fâcheuse inspiration de transporter son centre administratif du Manica dans l'infertile et

étroite vallée du Munène separée de celle du Revué, riche et large, par la haute chaine du Lion. — Pour expliquer ce déplacement si anormal on prétend qu'il était imposé par le tracé du chemin de fer et l'obligation de placer sur la voie le centre administratif du pays. Le Beira Railway se détache en effet du Revué à son confluent avec le Munène, pour suivre ce dernier jusqu'à sa source, mais l'Entreprise de cette voie ferrée a prétendu de son coté que ce ne sont pas les nécessités de la construction qui ont fait choisir cette direction, mais bien le bon plaisir de la Compagnie de Mozambique. — En visitant la région nous avons pu nous rendre compte qu'il eût été en effet tout aussi facile et pas plus coûteux de construire la ligne sans quitter la vallée du Revué ce qui eût été beaucoup plus avantageux pour les interêts miniers de la région. Il y a donc eu de la part de la Compagnie de Mozambique peut être une *combinaison* favorable à quelques interêts anonymes, en tous cas une erreur, une lourde faute d'administration qu'elle cherche d'ailleurs à réparer en ce moment par un projet de construction d'un voie ferrée, s'embranchant sur le Beira Railway, pour desservir la haute vallée

du Revué depuis le Munène jusqu'au massif de Penhalonga.

Nous ne terminerons pas cet aperçu sans mentionner l'ouvrage le plus interéssant qui ait paru sur les territoires concédés à la Compagnie de Mozambique, celui du Capitaine du génie portugais Mr J. Renato Baptista, qui a dirigé, en 1891, les études préliminaires du chemin de fer du Pungue au Manica, avant que la Compagnie ait été officiellement chargée de la réalisation de ce travail. Sous le titre «Excursions et Etudes efféctuées en 1891» (Lisbonne, Imprimerie Nationale, 1892) Mr le Capitaine Renato Baptista a donné l'étude la plus complète sur les régions qui allaient être cédées à la Compagnie; son ouvrage énumère toutes les exploration antérieures, dont il indique le parcours par une carte très claire, et dont il résume les résultats. On y trouvera aussi une description précise des territoires sur lesquels ont été effectuées les études du chemin de fer, ainsi que les renseignements les plus détaillés sur la situation du pays au moment de sa prise de possession par la Compagnie de Mozambique.

Note n° 5 — Travaux Publics

Nous avons expliqué (page 66 aux Résultats financiers) que l'administraction de la Compagnie, pour arriver coûte que coûte à la distribution d'un dividende, avait *éliminé* du compte de *Profits et Pertes* la majeure partie des dépenses de travaux exécutés en 1897, sous prétexte que ces dépenses constituaient un *gain*, un emploi productif du Capital: c'est l'opération qu'elle a qualifiée «*Inversion de Capital*». La Compagnie accuse une dépense totale de travaux et constructions de 278:762$193 réis (1.548.678f,85) dont elle ne retient que 11:272$822 réis (62.626f,78) au compte de Profits et Pertes, passant *1.486.052f,07* à son actif; c'est, dit-elle, du Capital Inverti.

Pour que chacun puisse apprécier en connaissance de cause si la Compagnie est fondée à agir ainsi, nous donnons le relevé détaillé des dépenses de travaux et constructions.

Détail des dépenses de Travaux Publics (1897).

A. Entretien et Réparations.

1e Beira:

Cadastre	1:704$494	réis
Rues	2:509$962	»
Terrassements	102$490	»
Battage de pieux	41$490	»
Prisons	28$100	»
Postes	48$080	»
Confection de mobilier	56$467	»
Maison des Agents	197$190	»
Service du Port	423$390	»
Défense de Beira	1:235$905	»
Déchargement de pieux	14$400	»
Dépôt des travaux publics	34$444	»
Etudes d'eau	30$135	»
Défense de la plage	662$665	»
Eglise	1$300	»
Garde civile	905$597	»
Hopital	1:086$043	»
Illuminations	401$254	»
Imprimerie	200$437	»
Jardins	126$592	»
Vieux Pont	2:518$514	»
Pourboires	55$550	»
Trottoirs de bêton	511$562	»
Pharmacie	625$007	»
Poste de police	14$550	»
Service des finances	122$573	»
Secrétariat	75$115	»
Transport de ciment	1:799$357	»
Total	15:532$263	»
Réparations diverses	*7:918$073*	»
Total		23:450$336 réis

Report..... 23:450$336 réis

2e Circonscriptions:

Busi.	2:350$000	réis
Cheringoma.....	1:073$250	»
Chiloane.....	113$090	»
Chimoio	1:534$965	»
Govuro	412$850	»
Moribane.....	277$740	»
Mossurize.....	1:191$600	»
Neves-Ferreira.....	832$335	»
Sofala..	304$560	»
Sena.....	5:128$635	»

Total..... 12:219$025 réis

3e Manica:

Cadastre.....	125$010	réis
Rues.....	191$360	»
Colonie Civile.....	8$400	»
Coupe de Bois.....	22$500	»
Postes.....	6$570	»
Illuminations.....	127$690	»
Propreté	67$360	»
Travaux publics	132$600	»
Résidence.....	530$345	»
Rations.....	75$100	»
Cabinets	8$642	»
Chemins..	391$200	»
Total....	1:676$777	»
Réparations diverses ...	4:595$864	»

Total..... 6:272$641 réis

Report.....		6:272$641 réis

4e Mines :

Edifice de la Direction..	151$608 réis	
Dito à Andrade.....	409$611 »	
Travaux extérieurs.....	307$495 »	
Total....	868$714 »	
Réparations diverses....	566$925 »	
Total.....		1:435$639 réis
Total des dépenses d'entretien courant.....		43:377$641 réis

Il est difficile d'admettre que ces dépenses qui ne sont que des réparations, de l'entretien annuel courant, puissent être envisagées comme un gain susceptible d'être passé à l'actif d'une Société, et comme leur total atteint 43:377$641 réis (240.986f,89), nous voyons que la Compagnie de Mozambique a sensiblement usé d'artifice en n'accusant que 11:272$822 réis (62.626f,78).

B. Travaux neufs.

1e Beira :

Douanes (Bois).....	7:641$903 réis	
Quais (Bois).....	14:860$025 »	
Magasin général *(Pierre)*	20:691$504 »	
A reporter.....		43:193$432 réis

Report.....		43:193$432 réis
Travaux Publics.....	2:760$698 réis	
Ateliers (Bois).....	3:976$068 »	
Maisons d'ouvriers (Bois)	1:688$171 »	
Ecole et Bibliothèque (Bois).....	3:069$946 »	
Poste de police (Bois)..	1:286$162 »	
Casernes (Bois).....	4:931$046 »	
Ecuries *(Pierre)*.....	2:943$665 »	
Poudrière *(Pierre)*. ...	6:404$450 »	
Résidence (Bois).....	4:498$172 »	
Citernes *(Pierre et ciment)*.....	21$440 »	
Depot de machine (Bois)	91$180 »	
Pont Neuf (Bois).....	10:037$017 »	
Decauville.....	10:523$355 »	
Mur de Défense (Ciment et sable).....	120:804$084 »	
Total.....		216:228$886 réis

2e Manica :

Ecuries (Pierre).....	8:347$595 réis	
Maison du chef de Police (Bois).....	220$050 »	
Barraquements (Bois)...	552$069 »	
Casernes (Brique).....	1:732$686 »	
Dépendances (Brique)..	20$000 »	
Imprimerie (Brique)....	553$408 »	
Hopital (Brique).....	23$320 »	
Ateliers (Bois).....	282$535 »	
Pharmacie (Brique)....	127$344 »	
A reporter.....		11:859$007 réis

Report.....		11:859$007 réis
Maison du Médcein (*) (Brique).....	1:612$186 réis	
Matériaux.....	2:392$120 »	
Total.....		15:863$313 réis

3e Mines:

Maison du Directeur (*) (Brique).....	1:506$997 réis	
Dépendances (Pisé)....	551$783 »	
Bureau (Brique)..... .	1:233$573 »	
Total		3:292$353 réis
Total des dépenses de Travaux neufs....		235:384$542 réis
Dito de Travaux d'entretien.		43:377$641 réis
Total général.....		278:762$193 réis

Nous avons distingué les matériaux de ces constructions pour que le lecteur puisse mieux apprécier dans quelle mesure chaque travail peut être consideré comme une augmentation de l'atif de la Compagnie.

(*) Il s'agit d'une seule et unique maison que avait d'abord été commencée par le Médcein et qui a été achevée pour le Directeur des Mines, sa dépense a figuré sous deux rnbriques différentes, à des chapitres distincts.

Pour terminer nous donnerons la copie d'une partie d'un Rapport que nous adressions à l'administration de la Compagnie, dans lequel nous fournissions des renseignements sur ces travaux.

«TABLEAU N° 8: RELEVÉ DETAILLÉ DES DEPENSES «DE CONSTRUCTIONS GENERALES. — Le détail de «ces dépenses fait ressortir pour les travaux «de réparations et d'entretien courant, un to«tal de 43:377$641 Rs. Les crédits ouverts «étaient de 21:500$000 Rs, comprenant «10:000$000 Rs pour la défense de la plage «au moyen de blocs, à défalquer, puisque la «dépense afférente à ces travaux a été classée «aux dépenses extraordinaires par suite de la «construction du mur de défense. Le dépas«sement sur les prévisions a donc été de «21:877$641 Rs. La dépense a été triple de «celle prévue. Il est bien difficile de se ren«dre compte, avec les éléments fournis par «la comptabilité du service des travaux pu«blics, des conditions dans lesquelles ces dé«penses ont été faites. Il suffit de jeter les «yeux sur le tableau que nous analysons pour «voir que, pour Beira par exemple, après «avoir fourni un détail, qui semblerait com-

«plet, des dépenses de réparations et d'entre-
«tien, dont l'ensemble s'élève a 15:532$262
«Rs, pour lequel on a spécifie des travaux de
«1$300 Rs, la comptabilité fait figurer à la
«suite, en bloc, un total de 7:918$073 Rs,
«sous la rubrique vague «réparations diver-
«ses». De même au Manica, on justifie en dé-
«tail des dépenses pour un total de 1:676$777
«Rs, et l'on classe 4:595$846 Rs, sans aucun
«détail et sous la même rubrique «répara-
«tions diverses». M. le colonel Gorjaô a déjà
«mis la refonte de cette comptabilité au nom-
«bre des réformes à accomplir ; mais il nous
«semble nécessaire de ne pas s'en tenir là et
«de réformer l'organisation toute entière du
«service des travaux. Si l'on cherche en effet
«à se renseigner auprès du chef de ce service
«sur la nature de certains travaux de répara-
«tions, il arrive que ce fonctionnaire avoue
«n'être nullement en état de répondre, cela
«tient à ce que les travaux des circonscri-
«ptions sont faits sans sa participation et
«hors de son contrôle, et que, même à Beira,
«des dépenses pour les travaux sont effe-
«ctuées sans aucune surveillance du service
«des travaux, sous la seule direction des chefs
«des divers services qui demandant des répa-

«rations, naturellement incompétents, qui, une «fois le travail exécuté, se bornent à passer «la note à payer au compte des travaux pu«blics. Dans de pareilles conditions, même si «la comptabilité devenait plus régulière, le «système resterait condamnable.

«Pour les travaux neufs la conséquence du «vice d'organisation apparait plus grave en«core. Si nous examinons le détail des dépen«ses relatives à ces travaux, nous constatons «que l'ensemble pour Beira, s'élève à Rs «216:228$886 dont 120:804$084 Rs pour «le seul mur de défense, et 95:424$802 Rs «pour le reste des travaux. Dans ces derniers, «les bâtiments et quais neufs des Douanes, «dont l'urgence est de toute première néces«sité, ne figurent ensemble que pour Rs «22:501$928, tandis qu'on a dépensé pres«que la même somme, 20:691$504 Rs pour «la création, tout à fait inutile, d'un bâti«ment qualifié de «Magasin général», dont «on cherche encore un emploi quelconque. «En ce qui concerne le mur de défense, dont «la nécessité ne faisait pas de doute, l'entre«preneur lui-même a signalé au service, dont «il exécutait le projet, l'insuffisance des tra«vaux qu'il effectuait, et proposé des amé-

«liorations pratiques réalisables à peu de frais. «Mal reçu, il s'est borné, ainsi qu'il le décla-«re, à gagner 4.000 £ en quelques mois, en «accomplissant strictement son contrat, et «une fois le travail livré, il n'a pas craint «d'annoncer que la Compagnie aurait des dé-«ceptions sur la durée de l'ouvrage. Cette af-«firmation pourrait être considérée de peu «de valeur, si elle n'était malheureusement «conforme à l'opinion des ingénieurs qui ont «pu étudier la question sur place, qui redou-«tent la disparition de l'ouvrage dans un dé-«lai beaucoup plus court que celui prévu par «l'Administration.

«Cependant, les travaux publics ont déjà «pris dans le Budget de la Compagnie une «part importante, appelée à grandir rapide-«ment encore. Beaucoup d'actionnaires en «Europe s'inquiètent de l'emploi de cette caté-«gorie de dépenses, et dans l'Afrique du Sud «on m'a souvent questionné à cet égard, avec «la préoccupation de savoir si les travaux «accomplis en vue du développement de la «prospérité de nos territoires étaient réelle-«ment conformes à cette fin, et si leur valeur «répondait bien à l'importance des sommes «dépensées par la Compagnie. Ces inquiétu-

«des me paraissent légitimes, et je pense «qu'en persistant dans la voie actuelle, on se «prépare de graves mécomptes. Non seule«ment l'organisation du service des travaux «est défectueuse, mais le personnel lui-même «est insuffisant, sinon comme nombre, comme «capacité professionnelle. Aussi les travaux «sont-ils entrepris sans programme, sans vues «d'ensemble, sans études, dirigés et éxécutés «sans expérience. L'initiative presque illimi«tée, laissée à l'administration de Beira pour «engager les dépenses des travaux, est donc «doublement dangereuse.

«Pour faire cesser cet état de choses, il «conviendrait, à notre avis: dans le domaine «administratif, de placer à la tête du service «des travaux publics un ingénieur d'une sé«rieuse compétence technique et administra«tive: dans le domaine financier, de limiter «l'indépendance de l'administration de Beira «au sujet des dépenses de travaux. On lais«serait toute initiative pour l'exécution des «réparations et de l'entretien, dans les limi«tes prévues par le Budget ordinaire; on «pourrait même donner quelque liberté, au «besoin, d'accomplir, dans une certaine me«sure, les travaux d'une urgence absolue,

«mais les travaux importants ne seraient en-
«trepris que sur un vote de l'administration
«d'Europe, après de sérieuses études, qui
«seules peuvent assurer la garantie désirable
«d'un emploi rationnel des fonds de la Com-
«pagnie».

Table des Matières

1er PARTIE. — Etude économique et financière.

CHAPITRE Ier.

I. Origine de la Compagnie. — *Ancienne Compagnie de Mozambique (Mars 1898) — Circonstances politiques qui ont amené sa transformation. — Constitution de la Compagnie actuelle à charte (Decrets du 11 Février et 30 Juillet 1891)* 1
II. Valeur éventuelle de la concession. — *1° Concession territoriale. — 2° Les Mines. — 3° le Port de Beira. — Etat de ces trois branches de produits éventuels au moment de la prise de possesssion de la Compagnie*..... 7
III. Voies et moyens de la Compagnie. — *Charges et obligations. — Facultés et Privilèges, prescrits, ou accordés à la Compagnie, ou laissés à sa disposition par sa charte.* 18

CHAPITRE IIe.

I. Organisation effective (1898). — *Organisation administrative en Europe et en Afrique au 1er Janvier 1898.* 25
II. Situation économique au 1er Janvier 1898. — *1° Concession territoriale. — 2° Les Mines. — 3° Beira et son Port. — 4° Beira Railway*..... 30
III. Résultats financiers au 1er Janvier 1898 60

Resumé.

Chapitre IIIe.

I. Causes d'Insuccès..... 81
II. Etat de l'opinion des Pouvoirs dirigeants de la Compagnie..... 105

Conclusions.

2e PARTIE. — Notes et Renseignements.

Note n° 1. — Chiffre de la population sur les territoires de la Compagnie..... 117
Note n° 2. — Concessions 121
Note n° 3. — Beira et son Port.—Renseignements pratiques. 131
Note n° 4. — Renseigments descriptifs et agricoles..... 151
Note n° 5. — Travaux publics..... 190

LA COMPAGNIE DE MOZAMBIQUE
Legende
Limites des territoires de la Compagnie
Chemins de fer ....
Exploités
En construction
En projet
Zone littorale sablonneuse
Zone intermediaire forestiere
Zone superieure des hauts plateaux
Marais
Les noms aux vignettes rouges indiquent les 15 Districts exploités de la Compagnie
Echelle 1 2000000
Meridien de Greenwich
QUILIMANE
TETE
SENA
MACOMBE
ZAMBEZE
QUILIMANE
PRAZO CHUPENSA
PRAZO LUABO
ZANGUE
PRAZO ABSINHA
PRAZO INHARACA
PRAZO CAIA
PRAZO SENA
PRAZO CHEMBA
PRAZO TAMBARACA
CHERINGOMA
NEVES FERREIRA
BEIRA
BUSI
SOFALA
CHILOANE
CHILOANE
MOSSURIZE
GOVURO
TINHAMBANE
MORIBANE
CHIMOLO
MACEQUECE
MANICA
RHODESIA
CANAL DE MOZAMBIQUE
TERRE DE GAZA
I. de Bazaruto
I. de Benguera

LA COMPAGNIE DE MOZAMBIQUE
CARTE D'ENSEMBLE ET VOIES DE COMMUNICATIONS
Légende
Chemins de Fer
Exploités
En construction
Projetés
Routes de Coaches
Voies maritimes
Échelle de 1 12 000 000
Méridien de Greenwich
ETAT LIBRE DU CONGO
EST AFRICAIN ALLEMAND
ANGOLA PORTUGAIS
AFRIQUE CENTRALE ANGLAISE
OCEAN ATLANTIQUE
OCEAN INDIEN
DAMARALAND
SUDOUEST AFRICAIN ALLEMAND
Walfisch Bay
GRAND NAMAQUA LAND
BECHUANALAND
COLONIE DU CAP
LE CAP
Kimberley
Vryburg
Uitenhage
Port Elizabeth
Port Alfred
East London
Kingsna
Mossel Bay
RHODESIA
BAROTSE
BATOKA
MASHONALAND
MATABELELAND
Salisbury
Victoria Falls
Gwelo
Bulawayo
Tati
Pacapaye
Pretorsburg
Johannesburg
Bloemfontein
REPUBLIQUE DE ORANGE
TRANSVAAL
BASUTOLAND
NATAL
DURBAN
ZULULAND
LOURENÇO MARQUES
Johannesbaie
MOZAMBIQUE
GAZALAND
Chiloune
BEIRA
Sofala
Chiado
Quelimane
Porapal
Tete
Zambeze R.
Tenton
Lac Chirwa
MOZAMBIQUI
PORTUGAISE
C.ie DE SENA
GANAL DE MOZAMBIQUE
MADAGASCAR
TANANARIVE
Tamatave
Mahanoro
Mahunga
Mananjary
Nosvey
Mananzary
Mananduna
Mainbirouna
Indrovanto
Vatomandry
C. Ste Marie
MAURICE
MADAGASCAR
Nossy Bé
Diego Suarez
Mozambique
Lac Bengouelo
KATENGA
Amaqua R.
Kuiseb R.
Orange R.
Limpopo R.
Pungwe R.
Zambeze R.
Chobe R.
Ruvuma R.
Lac Nyassa
Lac Tanganyika
Lac Mweru
Lac Bangweolo
Lac Rodolphe
Lac Stephanie
Lac Tchad
Lac Victoria
Lac Albert
Lac Edward
Lac Kivu
Lac Tchad
Lac Ngami
Lac Nyassa
Lac Chirwa
Lac Bangweolo
Lac Mweru
Lac Tanganyika
Lac Victoria
Lac Albert
Lac Edward
Lac Kivu
Lac Rodolphe
Lac Stephanie
Lac Tchad
Lac Ngami
Union et Cape lines
Chargeurs Réunis
Messageries Maritimes
Messageries Nationales
Compagnie Générale Transatlantique
Compagnie Générale Transatlantique
Compagnie Générale Transatlantique

2751

BIND... ...ST. APR 1 1974

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

HF
3699
M6B6

Bonnefont de Varinay, I. de
La Compagnie de Mozambique

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 15 13 01 11 018 1